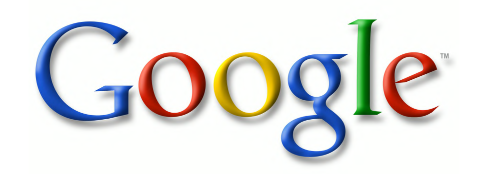
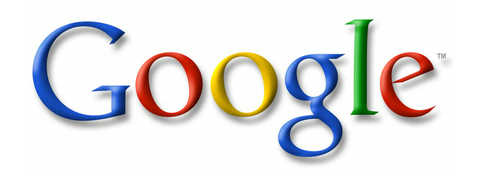
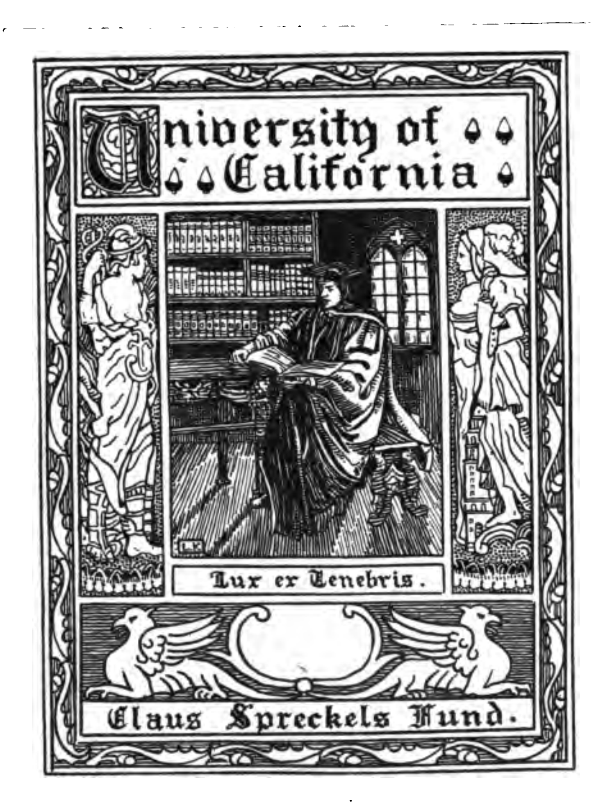





HE
1031
.K5
UC-NRLF
$B 38 965
YC 25478


University of California
Lux ex Tenebris.
Claus Spreckels Fund.



Die

Eisenbahnen

und ihre Wirkungen.



Von

Dr. Karl Knies.

Braunschweig,
C. A. Schwetschke und Sohn.
(M. Bruhn.)
1853.

Vorrede.

Die nachfolgenden Erörterungen über die Eisenbahnen und ihre Wirkungen waren anfänglich für die „Allgemeine Monatsschrift für Wissenschaft und Literatur" bestimmt; die Abschnitte **I.** und **II.** waren bereits an die Redaktion abgeschickt, als es sich als geeigneter herausstellte, die zu 5 Abschnitten heranwachsenden Aufsätze als eine selbständige Druckschrift in ununterbrochenem Zusammenhang erscheinen zu lassen. Ich erwähne dieses Umstandes, damit sich der Leser Einiges in der Haltung der Schrift und insbesondere das Absehen von allen einzelnen Hinweisen auf die bereits vorhandene Literatur über die Eisenbahnen erklären möge.

Ich wünsche lebhaft, daß die Schrift nicht nur bei den Männern der Praxis im Staatsamt und in dem Geschäftsleben einige Beachtung finde, sondern daß ihr auch die wissenschaftlichen Fachgenossen eine Prüfung zukommen lassen möchten. Ich habe meine Aufgabe durchaus nicht auf eine Zusammenstellung und zweckmäßige Verknüpfung einer Menge von wichtigen Einzelnheiten beschränkt, im Gegentheil habe ich bei allen Punkten, welche sich der Beobachter leicht selbst ergänzen oder mit Nachweisen aus der Erfahrung belegen kann, nur eine knappe Auswahl aus der Fülle des gesammelten Materials auftreten lassen. Es handelte sich für mich zugleich um die Durchführung des Versuches: die Masse der Einzelnergebnisse und Erscheinungen auf die allgemeinsten Gesichtspunkte zurückzuführen, und zwar für das Urtheil, wie für die Beobachtung. Die Bedeutung dieses Versuches brauche ich nicht zu rechtfertigen, er ist eine nothwendige Aufgabe der Wissenschaft. Ob die Resultate richtig sind, ist eine andere Frage. Ich selbst finde nirgends einen Widerspruch zu dem Ergebniß, daß die ökonomischen Wirkungen der Eisenbahnen daher zu erklären sind, daß durch sie zuerst die Anwendung der Maschinenarbeit auf dem

Gebiete des Transportwesens eingebürgert wurde; daß die Principien der geschichtlichen Methode der Nationalökonomie, wie sie an einer andern Stelle für die Erledigung der Streitfrage über das Schutzzollsystem und das Freihandelssystem in der Handelspolitik geltend gemacht wurden, auch in der Streitfrage über Staatseisenbahnen und Privateisenbahnen ihre berechtigte Anwendung finden u. s. w. Der Entschluß, diese Erörterungen selbständig erscheinen zu lassen, hat es mir möglich gemacht, einige Ausführungen und Resultate aus einer beabsichtigten Arbeit über die Gesetze der Transporterleichterung aufzunehmen, so weit sich hier dazu Anlaß bot.

Das bekenne ich gern und offen, daß eine viel größere Fülle von Erscheinungen bei einer Besprechung der Eisenbahnen und ihrer Wirkungen herangezogen werden kann. Und obwohl ich selbst noch Manches hätte hinzufügen können über einen Gegenstand, den ich seit so manchem Jahr mit unausgesetzter Aufmerksamkeit verfolgt habe, so erkenne ich sehr wohl, wie sehr beschränkt zumal bei der Erforschung eines ebenso neuen, als gewaltigen Untersuchungsgegenstandes der Blick des Einzelnen ist. Um so mehr wünsche ich, es möge gelingen, die Aufmerksamkeit sachkundiger Beobachter auf den merkwürdigen Fortgang und die großartige Weiterentwicklung einer Erscheinung anzuregen, die bei ihrem ersten Auftreten einen so hinreißenden Eindruck hervorgebracht hat. Wenn auch die Arbeit der Beobachtung keineswegs immer eine frohe ist, so bringt sie doch dem Arbeitenden selbst einen Gewinn, dessen jeder nachdenkliche Mann, welcher das erfahrungsmäßige Leben der Wirklichkeit zum Gegenstand seines Forschens nimmt, so oft zu einer Auffrischung seiner Kraftanstrengungen bedarf, ich meine die Ueberzeugung, daß, wie es „der Fluch der bösen That ist, daß sie fortzeugend Böses muß gebären," gottlob auch den gesunden Früchten der menschlichen Wirksamkeit nicht die Verheißung ausbleibt, daß sie fort und fort gedeihlich wachsen und über immer weitere Kreise ihren Segen ausströmen lassen.

Schaffhausen, am 7. September 1853.

Karl Knies.

Inhalt.

Seite

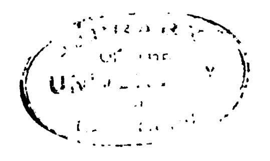
I. Die Eisenbahnen als selbständige Industrieunternehmungen, vom Standpunkt der Privatspekulation betrachtet 1

II. Das Verhältniß der allgemeinen Staatsgewalten zu den Eisenbahnen. Privat- und Staatseisenbahnen 29

III. Die allgemeinen ökonomischen Wirkungen der Eisenbahnen. Gesetze der Transporterleichterung 61

IV. Fortsetzung. Wirkungen der Eisenbahnen auf die einzelnen Hauptkreise der ökonomischen Erwerbsthätigkeiten 86

V. Wirkungen der Eisenbahnen auf das allgemeine Leben der Einzelnen und der Völker. Schlußwort 114



I.

Man findet erweislich wenigstens von den Zeiten des Aristoteles an auch unter aufmerksamen Forschern der Geschichte des menschlichen Geschlechts die Meinung verbreitet, daß sich die Entwicklung in dem Leben auch der Culturvölker in einem stets wiederkehrenden Kreislauf bewege, indem durch die Gegensätze und Gegenwirkungen von Action und Reaction, Progreß und Restauration, Aufblühen und Verfallen immer wieder eine Rückkehr zu den Anfangspunkten der Bewegung herbeigeführt werde. Vielleicht daß man sich bei einer genaueren Prüfung der Beweise für diese Meinung nicht allgemein davon überzeugt fühlt, daß hier die Vergleichung nur in übermäßiger Allgemeinheit sich bewegt, daß Formen mit dem Wesen und die Aehnlichkeit äußerlicher Erscheinungen mit der Bedeutung des inneren Lebens verwechselt werden. Das aber weiß Jedermann und dagegen ist kein Beweis auch nur versucht worden, daß der Fortschritt des menschlichen Geschlechtes in der wissenschaftlichen Erkenntniß, in der Herausstellung des gesetzmäßigen Zusammenhanges in den Erscheinungen des geistigen Lebens, wie des Lebens der äußeren Natur in einer ununterbrochenen Weiterbewegung begriffen ist, und daß es auf diesem Gebiete keine Reaction geben kann, weil wir wohl unsern Willen ändern, in unseren Neigungen wechseln, niemals aber das Wahre zum Unwahren umgestalten können. Die Eisenbahnen sind das Ergebniß, sind eine Eroberung dieses Fortschrittes der wissenschaftlichen Erkenntniß in der neuesten Zeit, und gerade auch darum mögen sie mit so unwiderstehlicher Gewalt und in so kurzer Frist überall Eingang gefunden oder denselben sich erzwungen haben. Ja — auch erzwungen haben; denn auch bei der Einführung der Eisenbahnen wiederholten sich jene Erscheinungen, welche man so oft bei der ersten Entdeckung ungewöhnlich großer und weithin wirkender Wahrheiten beobachtet hat, und in um so stärkerem Maße, als die materiellen Interessen der Einzelnen, wie ganzer Völker in der nächsten und umfassendsten Weise bei der Frage über die Einführung des neuen Verkehrsmittels betheiligt erschienen. Wie viele

und vielerlei Sorgen und Befürchtungen wurden rege und trieben oft zu angestrengtester Gegenwehr gegen den Dampfwagen und die Eisenstraße, aber wie oft erschrak auch der Unbefangene bei der Erwägung des nothwendigen ungeheuren Aufwandes zur Herstellung dieser Schienenwege, und wie mancher feste Mann fühlte sich bei einem nüchternen Blicke in die nächste Zukunft unheimlich bewegt, wenn er die außerordentliche Umgestaltung der überkommenen Lebensverhältnisse auf allen Erscheinungsgebieten unvermeidlich heraufziehen sah. Freilich — und offen muß das auch der aufmerksamste und weitblickendste Jünger der Wissenschaft bekennen — sind wir auch heutzutage noch erst im Anfang und noch lange nicht am Ende unserer Erkenntniß über die Wirkungen der Eisenbahnen; auch heutzutage müssen wir noch, wie vor dreißig Jahren, auch im Hinblick auf diese Erscheinung bekennen, wohl ist der Mensch eine intellectuelle Arbeitskraft, er schafft auch das Neue mit verständiger Erwägung der Folgen und so, daß er das Ende seines Beginnens zu erfassen sucht; aber für die Voraussicht und das umfassende Verständniß der unabsehbaren Entwicklung in den Thatsachen des wirklichen Lebens, an denen alle Kräfte der realen Welt und die Millionen von Einzelnen weiter und weiter fortarbeiten, hat auch der Geist des gewaltigsten Menschen eine Schranke, und es ist Weisheit, sie zu erkennen. Die neuen Verkehrsmittel haben in der kurzen Zeit ihres Bestehens und trotz einer lückenhaften Verbindung eine Menge von ganz ungeahnten Wirkungen herausgestellt; wie viele Besorgnisse und ängstliche Berechnungen sind spurlos verschwunden, und ist es etwa weniger wahr, daß so manche Vortheile, auf welche man, als auf die Hauptsache, verwies, jetzt für unsere Erwägungen eine durchaus untergeordnete Stelle einnehmen? Aber dürfen wir denn bei der großen Mehrzahl der Zeitgenossen auch unmittelbar eine bejahende Zustimmung zu solchen Sätzen erwarten? Wir pflegen großartige Erscheinungen bei ihrem ersten Auftreten mit gespannter Neugier und Wißbegier in's Auge zu fassen, aber in dem raschen Wechsel des Lebens gehören sie bald in den Kreis der uns bekannten Dinge, und auch die mächtigsten Folgen, wenn sie allmälig zum Vorschein kommen, Schritt vor Schritt sich anreihen und einfügen, wecken uns dann nur noch wenig aus einer naiven Hinnahme der Erfahrungen auf. Von der Erwägung der Wirkungen der Eisenbahnen ist wenigstens die allgemeinere und gespanntere Aufmerksamkeit der Zeitgenossen um so leichter und dauernder abgewendet worden, als nach einem kurzen, wenn auch heftigen Streite der Meinungen die Frage über Ja oder Nein zu Gunsten der Schienenwege für immer und überall entschieden erscheint. Wo eine erste Strecke einmal gelegt ist, da schiebt sie sich — man weiß es sicher — weiter durch alle Thäler, von Ebene zu Ebene, bohrt sich durch Berge und brückt sich über Abgründe hin-

weg, ja hoch in der Luft schwebt sie über dem Häusermeer volkreicher Städte, bis das Ende den Anfang wiedergefunden hat, und nach allen Seiten hin die Zweige sich zusammennesteln. Wo Einzelne oder Völker widerwillig oder zaghaft zögerten, konnte auch der Widerwille nur als eine Klage über die unvermeidliche Nothwendigkeit sich aussprechen. Selbst in jener Akropolis Europa's, in den Ländern der himmelanstrebenden Alpen, mißt und visirt überall der kaltblütige Ingenieur, auch da, wo unsere jugendliche Phantasie dem kühnen Fußwanderer oder einer zu Allem entschlossenen Kriegstruppe nur zaghaft zu folgen vermochte; an den Pässen des Gotthardt und des Splügen, des Luckmamir und des Simplon redet man wohl von Kosten, aber nicht mehr von Möglichkeiten. Keine Verschiedenheit in den Regierungsprincipien und kein Unterschied in den Finanzzuständen der Staaten hat die allseitige Ausbreitung der Eisenbahnen gehemmt; Nordamerika wie Rußland, England wie Spanien, die Schweiz wie Frankreich und wie Deutschland, ein Staat wie der andere, hat dieselbe Arbeit unternommen, und gerade finanziell höchst zerrüttete Staaten haben mit einer fast beispiellosen Energie die Herstellung ausgedehnter Eisenbahnstraßen in Angriff genommen und zu Ende geführt. Und fügen sich nicht schon die metallenen Schienen selbst in jenen starren Erdtheilen überall an einander, wo der Wille des Europäers sich geltend machen kann, an den Ufern des Nil unter den Steingräbern der Mumien, an den Goldküsten Australiens? für die ostindische Halbinsel ist schon ein ganzes Netz entworfen und wenigstens eine Strecke weit fährt bereits der erstaunte Hindu ebenda, wo er selbst noch vor kürzester Zeit im keuchenden Laufe das Viergespann des Postreisenden hatte abgeben müssen. Ueberall, wo die Regierungen mit dem Bau der Eisenbahnen zögerten, drängten sich eifrig die Kräfte der Privaten heran; wo die Geldkräfte des Inlandes mangelten, flossen reichlich die Kapitalien der Fremde herbei. Mit deutschem Gelde baute und baut der Nordamerikaner; wo ist ein Land, dem das Kapital der Engländer fern geblieben ist? Und nicht blos die Kapitalkräfte wurden so zu sagen zur Colonisirung verwendet, auch die Arbeitskräfte wanderten. Gleich den fliegenden Colonnen der Kriegsheere zogen die kundigen Colonnen der friedlichen Schanzgräber von Land zu Land, bis das Geschick der Hände Gemeingut geworden war. Aber auch die geistige Arbeit ward für die Fremde verwendet: der belgische Ingenieur trat in den Dienst des deutschen Fürsten; es war fast zu derselben Zeit, daß man in der Schweiz auf den Expectenbericht R. Stephenson's hin das Eisenbahnnetz feststellte, von Christiania in Norwegen aus mit einer auf seinen, des Erbauers, Namen getauften Locomotive die erste Probefahrt zurücklegte und der Mann selbst an den Ufern des Nilstroms die Trace nach Kairo absteckte. Man hat fast

so oft, als es sich um die erste Anlegung einer neuen Eisenbahnstrecke handelte, von den wucherischen Tendenzen der Plutokratie, von den selbstsüchtigen Speculationen der Bankiers Vieles zu erzählen gewußt; aber wenn die Geldkönige auch eine eifrige Theilnahme für die Eisenbahnbauten gezeigt haben, sind die Schienenwege nicht gerade bei den unteren Volksklassen äußerst populair, ja vielleicht die populairste Erscheinung nach kurzer Erfahrung geworden? Unübersehbar sind die Wünsche und Forderungen, die Punkte und Beschlüsse, welche während der Revolutionszeit vom Februar 1848 an von der Masse des Volkes oder ihren Wortführern in Petitionen und Proclamationen, Manifesten und Programmen, in Versammlungen und in der Presse zusammengehäuft worden sind; hat man ein Wort gehört über eine Verschwendung durch Eisenbahnbauten oder gegen dieses Verkehrsmittel selbst? Ja noch zur Stunde giebt der mächtige Impuls, welchen der neueste französische Autokrator dem Eisenbahnbau in dem Lande der Volkssouverainetät und der selbstherrlichen Cäsaren, der Nationalwerkstätten und des Papierschwindels gegeben, einen der hervortretendsten Erklärungspunkte für eine an der Börse und in der Arbeitervorstadt gleichzeitige Popularität. Wer auch gebaut haben und den Betrieb leiten mag, überall sind die Eisenbahnen alsbald in die Reihe der nationalen Institute eingetreten.

Sicherlich kann man den Eisenbahnen diesen Charakter jetzt auch schon wegen der Ausdehnung der Strecken beilegen, auf welchen sie in so vielen Ländern Europa's und in Nordamerika den Verkehr von Personen und Sachen vermitteln, und nicht minder sicher ist es, daß dieser Grund von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewinnen wird. Freilich haben wir bereits in mehreren Ländern kritische Rückläufe in dem Cours auch der Gesammtmasse der Eisenbahnactien erlebt und auf eine Art von rasender Bauwuth folgte wohl eine frostige Abwendung der Kapitalisten, aber schon hier tritt der große Unterschied zwischen dem Interesse der Actionaire an der Zinsrente für das angelegte Kapital, und dem Interesse der Länder an dem Nutzen des Verkehrsmittels merklich hervor; wie oft und theilweise heftig enttäuscht sich die Speculation des Kapitalisten fand, die Ausbreitung der Eisenbahnen hat ununterbrochen ihren gewaltigen Fortgang genommen, und wenn auch nicht überall in derselben umfassenden Weise neue Entwürfe überdacht und der Vollendung zugeführt werden, so ist doch selbst in Belgien und England noch immer von keinem Stillstand die Rede. Bedenkt man, daß in Europa erst seit den letzten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts Eisenbahnbauten unternommen wurden, erwägt man die Neuheit und die gewaltige Schwierigkeit, welche in diesen Unternehmungen lag, und daß in einer längeren Reihe der ersten Jahre nur Weniges begonnen und langsam zu Ende geführt wurde, so können wir nur erstaunen, daß zu Ende des

Jahres 1852 Holland schon 26—27, Italien 102, Belgien 110, Rußland und Polen 135, Frankreich 504, Deutschland 1097 und Großbritannien mit Irland 1500 geographische Meilen Eisenbahnen erlangt hatten, während zugleich in Ländern, wie Frankreich, Deutschland, Rußland und selbst Italien, zahlreiche neue Entwürfe hervortreten und theilweise schon zu verwirklichen gesucht werden. Freilich hat Spanien erst 14 Meilen, Dänemark noch nicht 5 und die Schweiz etwa 3, aber gerade in diesen Ländern ist jetzt der erste Grund zu weitausgedehnten Eisenbahnbauten gelegt, und insbesondere auch die Schweiz hat bereits Alles für die Herstellung eines Netzes vorbereitet, welches rücksichtlich der Ausdehnung und des Zusammengreifens verhältnißmäßig hinter keinem andern Lande zurückstehen wird. Aber, wir wiederholen es, man darf an keinen Stillstand in irgend einem Lande denken, auch nicht in England, wo ein so umfassendes Netz bereits erstellt ist und der Cours der Eisenbahnactien in den letzten Jahren im Allgemeinen in einer rückgängigen Bewegung begriffen ist; denn auch dort schritt noch in den letzten sieben Jahren bis zu unserem Endtermin die Zahl der englischen Meilen so vor: 2610, 3424, 4326, 5161, 6257, 6537, 6915. Freilich mit der hastigen Eile und der kühnen Praxis des Nordamerikaners kann sich auch auf diesem Felde kein europäischer Staat in Parallele stellen; der hat in dem einen Jahre 1852 dritthalbtausend englische Meilen fertig gebracht, am Schlusse dieses Jahres 13,315 engl. Meilen im Betrieb gehabt und für weitere 12,029 den Bau begonnen. Ueberall bewegt sich der Bau der Eisenbahnen wohl zunächst von Stadt zu Stadt und weiter von Provinz zu Provinz desselben Landes, dann aber überschreitet er auch die Gränzen des einzelnen Staates und setzt sich auf dem Territorium des benachbarten Auslandes fort oder ruft und zwingt die anschließende Fortsetzung von den jenseitigen Bahnen herbei. Und nicht blos alle Länder, auch manche Meere zu verbinden, sind die Eisenbahnen bestimmt. Wie lange schon ist die Aufmerksamkeit der Handelsleute, wie der Regierungen wenigstens auf die Eisenbahnverbindung zwischen den Gewässern des atlantischen und des stillen Oceans, des mittelländischen und des arabischen Meeres gerichtet.

Ihre wesentliche Eigenthümlichkeit ganz im Allgemeinen offenbaren die Eisenbahnen Jedem auf den ersten Blick. Sie sind ein Transportmittel für den Verkehr von Personen und Sachen und bewerkstelligen diesen Verkehr im Vergleich zu den vor und neben ihnen gebräuchlichen Transportmitteln viel rascher, wohlfeiler und bequemer. Als eine solche Verbesserung des Transportes von Personen und Sachen sind sie nur der in der Gegenwart erreichte Höhepunkt in der Bewegungslinie eines Strebens, das so alt ist und so ununterbrochen durch alle Zeiten geht, wie das menschliche Geschlecht

selbst. Denn bei dem Transport, d. h. bei dem Umsatz der Dinge von einer Stelle an eine andere, hat man nur die Erreichung dieses Umsatzes zum Zweck, und Alles, was dazwischen liegt, hat keinen Zweck in sich. Der Transport hat einen Boden, ein Medium nöthig, auf welchem er bewerkstelligt wird, und ein Instrument, eine Kraft, welche die Bewegung ausführt. Die Besserung der Transportmittel kann deshalb durch eine Besserung eines dieser beiden Dinge oder beider zugleich vermittelt werden. Auf dem Gebiet des einen haben die Menschen den Boden gebahnt und geebnet, Flüsse überbrückt, Straßen von mancherlei Art und Gattung erbaut bis zu den modernen Chausseen mit ihrer steinernen Unterlage und ihren schlangenartigen Windungen über die höchsten Berge, oder es wurden Stromschnellen beseitigt, das Bett der Flüsse gereinigt, geweitet, vertieft, corrigirt. Die Bewegungskraft andererseits gab zuerst der Mensch selbst ab als Last- und auch wohl Personenträger, dann kam das Hausthier von mancherlei Gattung als Träger, dann der Wagen mit dem Gespann; auch auf dem Wasser kam die Ruderkraft des Menschen vor der Benutzung des Segeltuches und der Luftströmung. Das einzelne Wort bezeichnet in der Geschichte der Transportmittel lange, oft Jahrhunderte hindurch andauernde Perioden, in denen auch dasselbe Medium, dieselbe Bewegungskraft von Stufe zu Stufe in derselben Richtung hin einer Verbesserung zugeführt wurde, in welcher sich die Eisenbahnen als ein Fortschritt gegen die früheren Transportmittel herausstellten. Mit der Benutzung der Eisenbahnen ist eine Besserung in beiderlei Weise erlangt: der Boden wurde als Straße vergleichweise außerordentlich mehr geebnet und seine die Reibung retardirende Kraft mittelst der eisernen Schienen ungemein vermindert und sodann durch die Locomotive — so läßt es sich in Kürze hinstellen — auch für das Gebiet der Transportmittel die Menge und die Eigenthümlichkeit der Vortheile erreicht, welche in der industriellen Fabrikation überall da erzielt wurden, wo die menschliche oder thierische Arbeitskraft durch die Arbeit der Maschine ersetzt werden konnte. Die beiden Fortschritte wurden nicht ganz gleichzeitig erreicht; man hatte schon einige Zeit lang für den Transport von Kohlen insbesondere die hemmende Kraft der Reibung durch die Legung von Schienenwegen mit Pferdebetrieb zu mindern unternommen, ehe man die Bewegungskraft des Dampfes in der Locomotive anwandte. Auch hierbei war jedoch der erste Anfang so roh und unvollkommen, daß die Sache ohne größeres Aufsehen zur Einführung gelangte, bis namentlich die mechanischen Vervollkommnungen von Seguin und Stephenson die neue Aera der Transportmittel einleiteten. Seitdem aber hat sich schon in dem kurzen Zeitraum die Arbeit der Theoretiker, wie der Praktiker in allen cul-

tivirteren Ländern mit so außerordentlichem Erfolge auf die technische Vervollkommnung der Locomotiven nach jeder Seite hin geworfen, daß man mit gutem Grunde die Behauptung aufstellen kann: der Fortschritt des Eisenbahnverkehrs in der Zukunft liegt vorzugsweise in der Verbesserung der Fahrapparate.

Außer der allgemein anerkannten Wahrheit, daß die Eisenbahnen den Transport von Gütern und Personen im Vergleich zu den früher gebräuchlichen Verkehrsmitteln viel wohlfeiler und rascher bewerkstelligen, fallen doch auch noch einige andere Eigenthümlichkeiten derselben alsbald in die Augen. Einmal können auf den Eisenbahnen unvergleichlich größere Massen auf ein Mal von Ort zu Ort befördert werden; sodann große Mengen von Gütern und Personen gleichzeitig und durch das Aufgebot einer und derselben bewegenden Kraft mit gleicher Geschwindigkeit. In beiden Punkten zeigt die Eisenbahn eine Verschiedenheit von den früheren Landtransportmitteln und eine Aehnlichkeit mit dem auf dem Wasser sich vollziehenden Schifffahrtsverkehr. Sodann ist es erst durch die Eisenbahnen möglich — freilich gar bald sogar auch nothwendig — geworden, alle Störungen und Hemmungen eines Verkehres, der sich auf weite Strecken hin vollzieht, durch prompte Regelmäßigkeit der Fahrt und exactes Ineinandergreifen der Züge selbst in dem Grade zu beseitigen, daß die Berechnung der Fahrtzeit eben so sicher geworden ist, als irgend eine andere auf sichere Fundamente gegründete Berechnung. Weiterhin erkennt man bei dem ersten Vergleiche alsbald, daß durch die Eisenbahnen für den Transport der Güter ein viel größerer Fortschritt mit einem Male gewonnen ist, als für den Transport der Personen; denn der Unterschied zwischen der gewöhnlichen Geschwindigkeit des Frachtwagens auf der durchschnittlichen Landstraße und der Geschwindigkeit des Güterwagens auf der Eisenbahn ist größer, als der Unterschied in der früheren und jetzigen Geschwindigkeit des Personentransportes, mögen wir nun die gewöhnlichen Arten oder die Eilzüge für die ersten Klassen der Reisewagen den Extrapostfahrten gegenüberstellen. Dasselbe Ergebniß eines Vergleiches mit Rücksicht auf die herbeigeführte Erniedrigung des Preises muß um so mehr hervorgehoben werden, als für große Mengen von Gütern nur bei einer bestimmten Erniedrigung der Transportkosten die Transportfähigkeit überhaupt erst eintritt. Auch ist es gleich ersichtlich, daß der Vortheil, welchen die ärmeren Volksklassen von der Einrichtung der Eisenbahnen gewinnen, ein verhältnißmäßig weit größerer ist, als der, welcher auf die reicheren fällt; denn wenn wir nur von den seit 1851 ausnahmsweise auf den Hauptbahnen eingerichteten Eilzügen für die erste oder die erste und zweite Wagenklasse absehen, so kann sich wohl der reichere Reisende

auf der Eisenbahn einen bequemeren Sitz durch einen Mehraufwand erwerben, nicht aber, was doch als die Hauptsache erscheinen muß, eine größere Geschwindigkeit erkaufen. Endlich ist der Fortschritt der Erleichterung des Transportes, welcher durch den Uebergang von der Axe auf den Landstraßen zu den Eisenbahnen vermittelt wurde, ein viel größerer als der, welcher in dem Fortschritt von der schlechteren Gattung der Wege etwa von den sogenannten Vicinalwegen zu den Landstraßen lag. Deshalb lassen sich nicht nur diejenigen Wirkungen, welche das Ergebniß des den Eisenbahnen ihrer besondern Natur nach eigenthümlichen Verkehres sind, und auch nicht blos solche erkennen, welche als das Ergebniß eines potenzirten Grades der Verkehrserleichterung allein erscheinen, sondern es haben sich auch für unsere Beobachtung die ganz allgemeinen Wirkungen jeglicher Verkehrserleichterung überhaupt durch die Einführung der Eisenbahnen so recht deutlich und unwiderlegbar hervorgestellt. Jeglicher Fortschritt nun, welcher noch durch die unermüdlich thätige Technik wird erobert werden, kann nur darauf gerichtet sein: die diesem Verkehrsmittel eigenthümlichen Vorzüge, also ganz besonders auch die Wohlfeilheit und Geschwindigkeit des Transportes zu steigern und zu sichern, und jedes Gegenstreben gegen die Sicherung dieser Vortheile wird durch die Wucht der auf sie hindrängenden Kräfte erdrückt werden, wie denn z. B. auch das eigennützige Bemühen, die Beschleunigung des Eisenbahnverkehres zu Gunsten irgend einer einzelnen Localität ausnahmsweise zu hemmen, noch immer kläglich gescheitert ist, oder jedes Rechnenexempel über Vortheile, die nicht das Ergebniß dieses beschleunigten und wohlfeileren Verkehres sein konnten, sich als eine Fiction erwiesen hat.

So manche Punkte freilich, die uns im Verlaufe dieser Erörterungen hauptsächlich beschäftigen werden, und von denen einige bereits im Allgemeinen hervorgehoben wurden, hat man bei der ersten Einrichtung der Eisenbahnen keine Aufmerksamkeit zugewendet, theilweise — wie man im Hinblick auf die Bedingungen des Vorschrittes der menschlichen Erkenntniß hinzusetzen muß — auch nicht einmal zuwenden können. Eine Hauptfrage, welche die Geister damals vorwiegend beschäftigte und auch jetzt sogar noch für Viele die Hauptsache ist, war dagegen die, welches

die Rentabilität der Eisenbahnen

sei, mit anderen Worten die Frage: zu welchem Procentsatze sich die auf den Bau und Betrieb der Eisenbahnen verwendeten Capitalien verzinsen. Man muß sich gleich gegenwärtig halten, daß diese Frage gar nicht oder nur in einer sehr indirekten Verknüpfung die Frage nach dem wirthschaftlichen und anderweitigen Nutzen der Eisenbahnen für Staaten und Völker

berührt. Es giebt eine Menge der nützlichsten und unentbehrlichsten Einrichtungen, wie etwa Volksschulen, Landstraßen u. s. w., welche, sei es gar keine, sei es nur eine sehr geringe Rente für das für sie aufgewendete Capital abwerfen; die man nichtsdestoweniger wegen ihres anderweitigen Nutzens überall einrichtet, ja sie auch dann oder wohl gar erst dann als ihrem Zwecke ganz entsprechend beurtheilt, wenn man auf alle und jede Rente für die Aufwandskosten verzichtet. Die Frage nach der Höhe der directen Zinsrente für das auf die Eisenbahnen verwendete Capital ist deshalb eine Frage, welche die Eisenbahnen unter den Gesichtspunkt einer geschäftlichen Speculation nimmt, die für den Unternehmer ihren Zweck in sich selbst zunächst haben soll; der Einzelne wird sie aufwerfen, wenn er sich durch die Gesichtspunkte des Capitalisten für eine Actienzeichnung leiten läßt, — der Staat, wenn er selbst ein Capital direct nutzbringend verwenden oder die Größe der Einbuße mit der Größe des mittelbaren Nutzens in Vergleich ziehen will. Die Frage erregte um so größeres Interesse, weil das nothwendige Capital immer ein sehr großes war, und wenn auch bei der Anlage von 1000 Thalern, welche 40 Thaler Rente abwerfen, an sich nichts weniger riskirt wird, als bei 1000 Millionen, welche 40 Millionen Rente geben, so steht man doch natürlich bei einer nicht gewissen Höhe der Rente mit einer sehr verschieden großen Bedenklichkeit vor der einen wie vor der andern Unternehmung. Die Größe des für Eisenbahnbauten nothwendigen Capitals und die Ungewißheit der Rente hat, wie wir noch sehen werden, auf manche und sehr wesentliche Verhältnisse einen entscheidenden Einfluß gehabt. Wir haben jetzt seit so manchem Jahre die Erfahrungen aus der Wirklichkeit über die Rentabilität der in die Eisenbahnen gesteckten Kapitalien und vermögen zugleich, nachdem wir die elementaren Ursachen derselben länger beobachtet haben, dieselbe auch im Voraus weit sicherer zu berechnen. Freilich muß man es gleich stark betonen, daß die gebräuchlichste Beweisführung in der Vorausberechnung durch Hinweise auf die durchschnittliche Rentabilität der bestehenden Eisenbahnen in den einzelnen Ländern eine sehr unsichere Stütze ist, oder wenigstens, daß man sich über die eigentliche Bedeutung solcher Hinweise gar leicht ganz falsche Vorstellungen machen kann. Denn offenbar sind ja die Hauptelemente für diese Berechnung: die Kosten des Baues und Betriebes mit dem Anhängsel der Reservefonds, Amortisationsfonds u. s. w., zu denen die Klugheit oder die Nothwendigkeit drängt, gegenüber der Größe der von der Stärke des Personenverkehres, der Masse des Gütertransportes, der Höhe des Tarifs u. s. w. abhängigen Einnahme naturnothwendig so verschieden, wie nur die Natur des Bodens, die Figuration der Oberfläche, der Preis des Mate-

rials, die Dichtigkeit der Bevölkerung, der Zug des Verkehres u. s. w. u. s. w. verschieden sein kann; wir werden gleich ein paar Dinge der Art in ihren Unterschieden etwas näher kennen lernen. Es geht deshalb die Rentabilität jeder einzelnen Eisenbahnstrecke aus den für sie ganz speciell eigenthümlichen Bedingungen hervor und die günstige oder ungünstige Zinsrente anderweitig angelegter Kapitalien erlaubt nur dann einen vergleichenden Schluß, wenn jene elementaren Ursachen wenigstens annähernd gleich sind. Wird aber nun gar in einem Expectenbericht auf die Rentabilität etwa der französischen, der englischen Bahnen, die doch aus einer Masse ganz heterogener Einzelglieder zusammengesetzt sind, zur empfehlenden Vergleichung für eine zu errichtende einzelne Strecke verwiesen, so ist das nur als eine jener mißbräuchlichen Anwendungen statistischer und immerhin ganz exacter Angaben anzusehen, mit denen jetzt so häufig, wenn auch gewöhnlich versteckter, dem Unkundigen Sand in die Augen gestreut wird. Die durchschnittliche Rente eines ganzen Complexes von einzelnen Eisenbahnen könnte man höchstens zur Vergleichung für ein anderes ganzes Netz von Eisenbahnen heranziehen, welches gleichfalls aus vielen, in sehr abgestufter Weise sich rentirenden Strecken zusammengesetzt sein würde. Nun ist fernerhin wohl zu beherzigen, daß der Zinsbetrag, welcher die Rentabilität der Eisenbahnen vor dem Publikum darstellt, keineswegs nur als eine einfache Zinsrente der eingelegten Capitalien anzusehen ist, er ist zu einem guten Theile Unternehmungsgewinn, wenn dieser Theil auch nicht der Geschäftsführung, sondern dem Actionair, oder jener doch nur zu einem kleinen Theile zufällt, und zugleich enthält er die Prämie für ein außerordentlich verschiedenes Risiko. Darum wirken die Kapitalrenten der Eisenbahnactien auf den Zinsfuß der anderweitig angelegten Kapitalien, ohne doch mit demselben auf einer Höhe oder auch nur in einer gleichen Bewegungslinie zu sein. In der Aussicht auf die Stärke oder Steigerung des Geschäftsunternehmungsgewinnes durch die positive Benutzung aller den Gewinn möglicherweise steigernden Manipulationen, durch Ersparung namentlich in den Betriebskosten, soweit derselbe schon zu einem gewissen Zeitpunkt möglich ist oder insbesondere auch durch den Fortschritt der Erfahrungen und Erfindungen noch möglich werden sollte u. s. w., so wie in der Wahrscheinlichkeit einer Prämie für das Risiko in einer Berechnung der zukünftigen Richtung eines verstärkten Verkehrs, des Anschlusses anderweitiger Bahnen u. s. w. liegt ein mächtiger Reiz für die Betheiligung des Kapitalisten bei dem Bau neuer Eisenbahnen. Auch muß fernerhin, wenn man auf die erfahrungsmäßig festgestellte Rentabilität einzelner Eisenbahnen oder eines ganzen Netzes derselben zur Beurtheilung derselben vom Standpunkt der geschichtlichen Privatspeculation aus ver-

weiſ't, nicht außer Acht gelaſſen werden, daß nur da, wo insbeſondere die Feſtſtellung des Tarifs der Geſchäftsführung ganz frei überlaſſen iſt, d. h. eben keineswegs an vielen Stellen, und weiterhin nur da, wo zugleich weder für den Bau, noch für die Betriebseinrichtung beſondere und die Erfolge der Privatſpeculation hemmende Bedingungen eingegangen und eingehalten werden müſſen, Bedingungen, welche vielleicht in gar keinem Bezug zu den von der Eiſenbahn für den Verkehr des Publikums darzubietenden Leiſtungen ſtehen, — von der durch die Eiſenbahn überhaupt zu erreichenden Rentabilität die Rede ſein könnte. Die wirkliche Rentabilität einer Eiſenbahn iſt deshalb auch in dem Sinne das Ergebniß ganz concreter Verhältniſſe und Bedingungen, daß ſich die Geſichtspunkte und die Handthierungen der Privatſpeculation und Privatgeſchäftsführung in einer mannigfach verſchiedenen Weiſe von außen her normirt ſehen; ja man kann ſagen, ganz frei iſt jene wenigſtens deshalb ſich nirgends überlaſſen, weil ihr nirgends die öffentliche Meinung die alleinige Berückſichtigung ihrer Eigenintereſſen nachſieht, die man wohl in anderweitigen Geſchäftsunternehmungen ganz natürlich und zuläſſig findet. Daß dieſer Umſtand mit dem Weſen der Eiſenbahn zuſammenhängt, wird ſich weiter unten zeigen. Es hat eine Zeit gegeben, in welcher ſich nach Ueberwindung des anfänglich bemerkbaren Mißtrauens die Kapitaliſten mit einer Art von Wuth und Raſerei auf die Eiſenbahnunternehmungen ſtürzten, weil man ſich über die Rentabilität ſowohl einzelner Eiſenbahnſtrecken, als ſogar auch jeglicher Bahn ganz überſchwängliche Vorſtellungen zu machen bereit war. Dieſe Zeit iſt vorüber, denn in dem wilden Getriebe der Geldſpeculanten in Frankreich während des letztverfloſſenen Jahres nehmen die Eiſenbahnunternehmungen nur den ihnen zukommenden Platz neben den übrigen Projecten von jeglicher Sorte ein. Im Allgemeinen folgte auf die maßloſe Ueberſpannung der Erwartungen eine bedeutende Abkühlung, dann aber zeigte ſich im Einzelnen immer klarer, daß es auch auf dieſem Felde gehe, wie anderwärts, daß es ſehr gute, gute, mittelmäßige und ſchlechte Geſchäfte auch in den Eiſenbahnunternehmungen gebe. Aber auch das hat ſich bis jetzt ziemlich ausnahmslos herausgeſtellt, daß die Rentabilität der Eiſenbahnen in einem allmäligen und ſtetigen, wenn auch hier ſtärkeren und dort ſchwächeren Aufſteigen begriffen iſt. Es iſt dieſes die natürliche Folge einiger Umſtände, die gewöhnlich auch zuſammenwirken. Einmal muß ſich die Rentabilität ſteigern durch die Minderung der Betriebskoſten, zu welcher an ſich die größere Erfahrung und die längere Eingewöhnung der Arbeit im Dienſte führt, und die ſodann auch ganz beſonders von der unabläſſig vorſchreitenden Verbeſſerung der Technik in's Auge gefaßt worden iſt; durch die letztere iſt ſchon ſehr viel

nach dieser Richtung hin geleistet worden und Anderes steht in theils wahrscheinlicher, theils sicherer Aussicht. Sodann steigert sich auch die Einnahme durch die Zunahme des Verkehrs, auf welchen schon die einzelne Eisenbahn einen belebenden und nachwirkenden Einfluß hat; unvergleichlich mehr aber wirkt in dieser Richtung der nur allmälig sich vollziehende Anschluß der einzelnen Bahnen unter einander, die Fortsetzung der angebahnten Richtungen in größeren Entfernungen, die Vervollständigung des sogenannten Netzes und die Thatsache, daß sich nur nach und nach von allen Seiten her gleichsam rechtwinklig für die einzelnen kleinen Zuflüsse die erleichternden Verbindungsstraßen und Wege nach dem Strombette des Bahnkörpers herausbilden. Das Letztere ist so wesentlich, daß eine französische Privatbahn aus dem Gesellschaftsfond unentgeltlich diese Einmündungswege an passender Stelle herrichten ließ. Es kann deshalb eine Bahn einige Zeit lang sich schlecht rentiren und später den Actionairen doch außergewöhnlich große Vortheile bringen. Nur übersieht man wohl oft, daß die Verstärkung der Rentabilität einer Eisenbahn durch die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes selbst gewiß ihre entschiedene Gränze hat und über dieselbe hinaus vielmehr durch dieselbe Ursache eine Minderung herbeigeführt werden kann. Diese Gränze ist, von eigentlichen Concurrenzbahnen ganz abgesehen — dann und da erreicht, wo die neuen Zweigbahnen vermöge ihres spitzwinkeligen Einfallens in die Hauptbahn der letzteren einen Theil des ihnen früher zugefallenen Transportes nothwendig entziehen müssen. Diese Gränze ist, wie es scheint, in manchen Landstrichen Englands und Belgiens bereits erreicht, so daß dort durch die Anlegung weiterer Zweigbahnen die Rente der bestehenden Bahnen gemindert werden wird. Jede Verstärkung des Verkehrs auf der Bahn wirkt um so besser auf die Rentabilität derselben, als gewöhnlich keineswegs mit dem für den bestehenden Verkehr nothwendigen Betriebsaufwand das Höchstmögliche dessen geleistet wird, was damit geleistet werden könnte, als fernerhin auch die Vermehrung der Züge nur einen Theil des gesammten Betriebsaufwandes vervielfältigt und somit die Erhöhung der Bruttoeinnahme in einer mehr als arithmetischen Progression die Reineinnahme steigen macht. Dieses Verhältniß muß um so entscheidender wirken, sobald und je mehr sich die Betriebskosten unter 50% der Roheinnahme senken. Es liegt auf der Hand, daß auch schon eine Ausdehnung der Bahnstrecke unter derselben Betriebsleitung in derselben Weise wirken muß. Neu anzulegende Bahnen können bei übrigens ganz gleichen Verhältnissen mit der Zeit eine stärkere Rentabilität erzielen, als ältere, weil man die große Menge wichtiger Erfahrungen beherzigen kann, welche eine Verminderung der Anlagekosten möglich gemacht haben. Dies

ist um so wichtiger, als offenbar außerordentlich viel von dem Verhältniß in der Größe des Anlagekapitals zu der Größe der Roheinnahme abhängt. Gerade hier liegt eine bedeutsame Ursache der geringen Rente so vieler englischen Bahnen, da man bei dem Bau derselben der Kostspieligkeit der Anlagen so zu sagen gar nicht in's Gesicht gesehen hat, um nur dem obendrein ungesunden Princip nachzukommen: in einer wo möglich schnurgeraden Linie große Centralpunkte des Handels und der Industrie zu verbinden und zugleich mit einem kolossalen Aufwande eine Ebnung der Bahn forcirte, welche der Fortschritt der Technik in den Fahrapparaten als unnöthig erwiesen hat. In diesen und einigen anderen Punkten hat man auf dem Continent mit Erfolg und daher mit Recht den Principien der Nordamerikaner Eingang verschafft und damit namentlich also auch für die Rentabilität neuer Eisenbahnen bessere Aussichten eröffnet.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen über die Rentabilität der Eisenbahnen wollen wir einige exacte Ausweise über berührte Gegenstände folgen lassen und zunächst mit einigen Angaben über die seither in der Wirklichkeit erzielte Rente beginnen.

Es wird nach dem Gesagten nur als natürlich erscheinen, daß sich die Rente für die bei den verschiedenen Eisenbahnen aufgewandten Kapitalien ganz verschieden herausstellt; vielleicht aber wird man doch überrascht sein, den Unterschied in solcher Stärke zu gewahren. Beginnen wir mit den deutschen Eisenbahnen, so zeigen sich in den officiellen Ausweisen für 1851 z. B. folgende Unterschiede der Verzinsung nach Procenten des Anlagekapitals: österreichische Staatsbahn $2,^{1}$; baierische Staatsbahn $2,^{55}$; würtembergische Staatsbahn $3,^{248}$; badische Staatsbahn $3,^{94}$; Berlin-Hamburger Bahn 4; niederschlesisch-märkische Staatsbahn $4,^{668}$; hannoversche Staatsbahn $5,^{28}$; Köln-Mindener $5,^{58}$; oberschlesische und Leipzig-Dresdener 8; Magdeburg-Halberstadt $8,^{41}$; Berlin-Stettin $8,^{45}$; Wien-Gloggnitz 9; Rendsburg-Neumünster $9,^{11}$; Braunschweig-Lüneburg $10,^{59}$; Ferdinand-Nordbahn $12,^{75}$; Ludswigsbahn 13%. Wie sehr auch die gewaltigen Unterschiede der Renten aus concreten Verhältnissen hervorgehen, so kann man sich doch versichert halten, daß gerade auch jene niedrigen Renten in einer entschiedenen Hebung begriffen sind. So hat sich gleich die Rente der deutsch-österreichischen Staatsbahn im folgenden Jahre 1852 beinahe um ein ganzes Procent, nämlich zu $2,^{96}$ gehoben; die Staatsbahnen der im Eisenbahnbau so regsamen baierischen Regierung hoben sich nahe an 3%; aber das ist ja eine Erfahrung, die im Allgemeinen Jedermann bekannt ist. Vergleichen wir die Ergebnisse der in demselben Jahre 1851 in ihrer ganzen, den Unternehmern concessionirten Länge im Betrieb gewesenen Eisenbahnen Frankreichs, so fin-

den wir im Allgemeinen dieselbe Wahrheit bestätigt, nur daß die Unterschiede des Reinertrages in Procenten des Anlagekapitals noch viel bedeutender auftreten. Denn bei den Bahnen Sceaux, Montereau, Marseille, Loire wurde gar keine Verzinsung des Anlagekapitals möglich; die übrigen stellten sich so gegenüber: Basel 2,^{5}; Nantes 2,^{8}; Havre 2,^{9}; Montpellier-Cette 3; Centralbahn 6,^{8}; St. Germain 7,^{8}; Rouen 8; Nordbahn 9; Orleans 12,^{8} %. Aber auch hier derselbe Fortschritt im folgenden Jahre 1852, in welchem nicht nur die um 305 Kilometer (41 $^{1}/_{5}$ g. M.) verlängerte allgemeine Bahnlänge, sondern auch die Belebung des Verkehrs durch den Aufschwung der Geschäftsunternehmungen so wirkte, daß, während die Gesammtbruttoeinnahme aller Eisenbahnen von 99,724,205 Fr. in 1851 sich auf 128,414,467 Fr. hob, eben auch die durchschnittliche Einnahme von derselben Bahnlänge eines Kilometers von 34,966 auf 38,321 Franken stieg. Daß dieses Steigen der Einnahme sich auch bei den vier Bahnen herausstellte, welche, wie erwähnt, 1851 gar keinen Reinertrag übrig ließen, ersieht man daraus, daß sich in dem einen Jahre die Einnahme vom Kilometer hob auf der Bahn Montereau von 12,200 Fr. auf 12,661 Fr., Sceaux von 26,300 auf 28,356 Fr., Marseille von 29,500 auf 31,415 und Loire von 14,000 auf 15,665 Fr. Was das im Ganzen für einen Einfluß hat, ersieht man gleich, wenn man erwägt, daß die 1851 eröffnete Länge dieser Bahnen 100; 11; 120 und 68 Kilometer betrug. Daß jedoch auf diesem Wege der gewaltige Einfluß, welchen die Verschiedenheit der Frequenz auf die Verschiedenheit der Rentabilität ausübt, nicht ausgeglichen werden kann, davon kann man sich auch an dieser Stelle gelegentlich überzeugen, wenn man sieht, daß wie sich die Einnahme der genannten dreizehn französischen Bahnen pr. Kilom. in stufenweise vorschreitender Bewegung 1850 von der Eisenbahn Montereau mit 12,200 Fr. zu der Eisenbahn St. Germain mit 95,254 Fr. erhebt, so auch 1851 sich dieselben Extreme mit 12,661 und 96,000 Fr. gegenüberstehen. — Werfen wir einen Blick auf die englischen Eisenbahnen, so begegnet uns dort die so auffällige Erscheinung, daß die Rente auch der besten und ausgedehntesten Eisenbahnen eine verhältnißmäßig sehr niedrige ist, und daß obendrein — wofür wir oben schon den Grund andeuteten — eine rückgängige Bewegung in den letzten Jahren nicht zu leugnen steht. Wenn wir — abstehend von einem Hinweis auf 1851 wegen der durch die Industrieausstellung verursachten außergewöhnlichen Verhältnisse — am Schlusse des darauf folgenden Halbjahres nach der halbjährigen Dividende der Actionaire gerade auch der ausgedehntesten Bahnen fragen, so sehen wir bei der London-Northwestern-Bahn (540 engl. Meilen) 2 $^{3}/_{4}$ %

(also einer jährlichen Rente von 5 ½ % entsprechend) zur Vertheilung kommen; auf der Great-Western-Bahn (277 Meilen) 2 % für das Semester; bei der London-Southwestern-Bahn (242 Meilen) 1⅝ %, bei der Midlandbahn (499 M.) 1 ½ %! Die im Ganzen rückgängige Bewegung der Erträgnisse läßt sich nicht verkennen, wenn man sieht, daß im Durchschnitt aller derjenigen englischen Eisenbahnen, welche ihre Betriebsergebnisse u. s. w. regelmäßig veröffentlichen, die auf die englische Meile fallende Einnahme fort und fort geringer geworden ist. Sie betrug 1845: 3469 Pf. St.; 1846: 3305; 1847: 2870; 1848: 2556; 1849: 2302; 1850: 2227; auch 1851 (wegen der Industrieausstellung) 2283; aber schon das nächste Jahr wieder 2238 Pfd. St.! Man sieht, die Engländer, welche trotz alledem das Eisenbahnwesen genau zu würdigen wissen, haben wohl Ursache, ihre Kapitalien bei den Schienenwegen des Continents zu kolonisiren. Die Ursachen der geringen Rentabilität der englischen Eisenbahnen liegen in nichts weniger, als in solchen Verhältnissen, welche anderwärts hemmen und drücken, nicht in dem Mangel einer freieren Bewegung für die Verwaltung oder in aufgenöthigten Bauausgaben; noch weniger, wie wir sehen werden, in dem niedrigen Stande der Frequenz, der Tarifsätze oder in einem Mißverhältniß der Bruttoeinnahme zu den Betriebskosten; sie liegt in der außerordentlichen Größe der Anlagekosten. Indem die Nordamerikaner gerade auch diesen Uebelstand eben so geschickt als durchgreifend zu vermeiden verstanden, haben sie eine durchschnittliche Rente von 7 % für ihre Eisenbahnen zu erzielen vermocht, welches Ergebniß bei der verhältnißmäßig geringen Personenfrequenz namentlich durch die weiten Reisen der Frachtgüter gewonnen wurde und sicherlich mit der Zunahme der Bevölkerung in den von der Küste entfernteren Staaten nicht abnehmen wird, wenn auch dann große Massen einer bestimmten Art von Gütern nicht mehr zu den Ausfuhrhäfen oder überhaupt nach den nordöstlichen Staaten versendet werden sollten. Eine fortwährende, wenn auch nur kleine Steigerung der Rente lassen doch auch die belgischen Staatsbahnen nicht verkennen, wenn auch schon 1845 das ganze Netz fertig erstellt war. Damals verzinsten sie, um das Schlußresultat der etwas verwickelten Zu- und Abrechnungen zu erwähnen — das Anlagekapital zu $3,^{75}$ %; 1850 zu $3,^{85}$; 1851 zu $4,^{14}$ und mit Hinzurechnung der Taxbefreiungen und Taxermäßigungen zu Gunsten des öffentlichen Dienstes sogar zu $4,^{65}$ %. Freilich ersieht man bei einer Beschränkung des Blickes auf diese direkte Berechnung, daß die belgische Regierung keineswegs bis jetzt ein vortheilhaftes Geschäft gemacht hat; denn sie muß die gemachten Anleihen höher verzinsen; indessen ist die Ausgleichung auch 1852 um einen tüchtigen Schritt weiter vorgerückt, indem sich in diesem Jahre die

Bruttoeinnahmen von 15,885,815 Fr. in 1851 zu 16,913,208 Fr. gehoben haben.

Mit diesen Nachweisen über die Rentabilität der Eisenbahnen wollen wir uns um so mehr begnügen, als man doch auch noch heutzutage gerade auf die genannten Länder zunächst die forschenden Blicke werfen wird. Wir haben zunächst eben nur das Schlußresultat festzustellen unternommen; dieses Schlußresultat, die Höhe der direkten Zinsrente für die angelegten Kapitalien, ist selbst das Ergebniß einer Reihe von zusammenwirkenden und in einander greifenden Elementen, von denen wir die wichtigsten um so mehr einen Augenblick besonders betrachten wollen, als sie nicht nur für sich eine selbständige Bedeutung haben, sondern auch in einer ursachlichen Beziehung zu einer ganz andern Reihe von Erscheinungen stehen, die für uns vielleicht weit wichtiger sind, als die sogenannte Rentabilität der Eisenbahnen. Wir betrachten darunter zunächst:

die Anlagekosten.

Unter den Anlagekosten einer Eisenbahn können wir uns — um es kurz auszudrücken — die Summe des gesammten Aufwandes vorstellen, welcher nöthig ist, um die Bahn betriebsfähig zu machen und zu erhalten; auch wenn man nicht die erste Erstattung des Transportmaterials hinzurechnet, bestehen sie doch aus einer Menge von einzelnen Titeln; unter diesen nehmen indessen die Kosten für den nöthigen Grund und Boden, für Handarbeit und dann für Holz und Eisen die bedeutendste Stelle ein. Da der Preis dieser Dinge nach Land und Leuten verschieden, zum Theil außerordentlich verschieden ist und weiterhin auch das Maaß der auf dem Terrain für die feste Gründung, Ebnung und Continuirlichkeit der Bahn zu überwindenden Schwierigkeiten so tausendfältige und enorme Differenzen zeigt, wie sie eben in der unabsehbaren Mannigfaltigkeit der Beschaffenheit und Figuration der Bodenoberfläche an sich gegeben sind, so müssen die Anlagekosten der einzelnen Bahnen, wie auf den einzelnen Strecken in denselben, und ebenso auch die aller Bahnen zusammen in den einzelnen Ländern ungemein große Verschiedenheiten unvermeidlicherweise ergeben. Ist aber der Bau vollendet, so fährt der Zug über die wohlfeile Bahnstrecke nicht anders, wie über die theure. Abgesehen von jenen unvermeidlichen Unterschieden für die Summe der Anlagekosten der einzelnen Bahnen, giebt es aber noch viele zufällige und streng genommen vermeidliche. Man kann sowohl sparsam als verschwenderisch eben auch bei dem Bau von Eisenbahnen verfahren, man kann gleichgültig gegen die Summen für Luxusbauten sein oder dieselben, wenn auch überzeugt von

ihrer Ueberflüssigkeit, ausführen müssen; man kann gegen die Ergebnisse alter Erfahrungen sich verschließen oder neue noch nicht vor sich haben u. s. w. Sobald man auf diese Masse von Einzelnheiten sieht, welche sammt und sonders einen so erheblichen Einfluß auf die Anlagekosten ausüben, so überzeugt man sich auf's Neue, wie wenig auch die bestbegründeten Angaben z. B. über die Rentabilität bestehender Eisenbahnen ohne eine Beherzigung der maßgebenden Bedingungen für die Anlagekosten zu einer Vorausberechnung der Ergebnisse einer neu und unter ganz besonderen Verhältnissen zu erbauenden Eisenbahn als Beleg und Beweis zu dienen geeignet sind. Da die Stärke der Frequenz einer Bahn und mithin die Gesammtsumme der Brutto-Einnahme an sich in gar keiner Weise abhängig ist von der Größe der Anlagekosten, so muß ja gerade auch z. B. bei einer und derselben Brutto-Einnahme sich die Rentabilität der Eisenbahnen eben in Verhältniß zu der Verschiedenheit der Anlagekosten durchaus verschieden herausstellen. Dieses ist um so entscheidender, als es sich hier um Ausgaben handelt, die fast durchaus ein für allemal gemacht sind und jede Verbesserung durch den Fortschritt der Einsicht oder die Aenderung des Willens unmöglich wird. Man wird deshalb immer finden, daß Anlagekosten und Rentabilität in einem sehr entschiedenen Verhältniß zu einander stehen, und das Beispiel Englands, wo man übermäßig eben, übermäßig geradlinig, rücksichtslos geradeaus, vielerorts unnöthigerweise doppelgeleisig u. s. w. baute, ist nach der einen Seite hin ebenso belehrend, wie das der Nordamerikaner und auch vieler deutschen Eisenbahnen nach der andern Seite hin. Von vornherein kann man, muß man also auch darauf gefaßt sein, die Anlagekosten auch von großen Bahnmassen in ganzen Ländern, wo der Grund und Boden, Eisen, Handarbeit, Eichenholz u. s. w. vergleichweise theuer ist und das Terrain viele Schwierigkeiten darbietet, vergleichweise höher zu finden, beziehungsweise auch eine ausgleichende Wirkungskraft von der einen Seite her nach der andern Seite hin wahrzunehmen. Dieselbe Erscheinung wird sich dann bei dem Vergleiche der einzelnen Bahnen in denselben Ländern, wie einzelner Strecken in denselben Bahnen wiederholen. Um an letzteres zunächst anzuknüpfen, so hat man für einzelne Baustrecken von Eisenbahnen so kolossale Summen aufwenden müssen, daß sie nicht nur in der Geschichte der Transportmittel überhaupt ganz unerhört sind, sondern auch über die gewöhnlichen Sätze der Kosten für schwierige und kostspielige Schienenwege weit hinausgehen. So kostete z. B. die nur 500 Meter lange Röhrenbrücke auf der Chester-Holyhead-Bahn 16 Millionen Franken, der Kilometer von London nach Greenwich 3,290,371 Franken, jeder Meter in dem Kilsby-Tunnel auf der London-Birmingham-Bahn 3600 Franken

(2216 Meter 8 Millionen); in dem Vortunnel auf der Great-Western-Bahn 2800 Fr. (2800 Meilen 8 Mill.); in dem Tunnel von La Nerthe auf der Bahn von Avignon nach Marseille 2250 Fr. (4620 Meter 10,450,000 Fr.). Dergleichen Beispiele ließen sich leicht nicht nur aus England mit der Röhrenbrücke bei Conway, der High-Level-Bridge bei Newcastle, dem Viaduct über den Tweed bei Berwick u. s. w., sondern auch aus der großen Anzahl der ungeheuren Viaducte in Deutschland, aus den Abdämmungen im Donauthal (Augsburg-Ulm), mit der Lagunenbrücke in Venedig u. s. w. vervielfältigen; es sind das Riesenwerke, in denen sich der Erfindungsgeist, die Geld- und Maschinenkräfte der modernen Zeit ihre bleibenden Denkmale nicht minder anstaunenswürdig gesetzt haben, wie die Handarbeit in den kolossalen Steinbauten der alten Inder und Aegypter. Eisenbahnen, deren Richtung dergleichen kostspielige Baustrecken nöthig machten, müssen solche Factoren natürlich auch dann noch bedeutsam verspüren lassen, wenn die Wirkung derselben über das Ganze in der Durchschnittsberechnung vertheilt wird. So kostet denn auch der durchschnittliche Kilometer auf der Bahn Manchester-Bolton 945,000 Franken; London-Brighton 890,000, London-Dover 693,000, Paris-St. Germain 847,700, Avignon-Marseille 683,000, Lüttich-Herbesthal 650,000, Turin-Genua 606,000, London-Birmingham 600,000 Fr. u. s. w. Wir haben indessen an alledem nur einige derbe Beispiele aus der Reihe sehr kostspieliger Bahnstrecken, die dann auch große Bahnstrecken ungewöhnlich vertheuern und somit geeignet sind, einen starken Gegensatz zu den billigen Eisenbahnstrecken hervortreten zu lassen. Im Uebrigen finden sich aus den oben erwähnten Gründen überall Unterschiede, die sich im Endresultat bedeutsam genug herausstellen. Werfen wir z. B. einen Blick auf die gesammten Bahnen des preußischen Staates im Jahre 1851; so finden wir da in den Anlagekosten pro Meile ein allmäliges Aufsteigen von der Neiße-Brieger Bahn mit 188,453 Thalern, der Wilhelmsbahn mit 203,423, der Niederschlesischen Zweigbahn mit 210,526 Thalern u. s. w. aufwärts etwa zur Magdeburg-Halberstädter mit 309,877 — zur Berlin-Hamburger mit 408,922 — zur Berlin-Potsdam-Magdeburger mit 563,485 — zur Düsseldorf-Elberfelder mit 690,697 — zur Bergisch-Märkischen mit 781,090 und zur Rheinischen Bahn mit 833,699 Thalern, d. h. etwa von 1 zu $4\frac{1}{2}$. Aehnliche Unterschiede lassen die Eisenbahnen in allen deutschen Ländern erkennen; wir haben die preußischen Bahnen nur deshalb herausgegriffen, weil sich hier die Vergleichung auf eine größere Menge von einzelnen Bahnen ausdehnen konnte. Und außerhalb Deutschlands ist es natürlich nicht anders. Wenn wir hier nur noch auf Frankreich und England unsern Blick richten

wollen, so finden wir, daß sich auch in dem ersteren Lande die Anlagekosten für den Kilometer etwa von 135,000 Fr. (Centralbahn) und 161,560 (Montpellier-Cette) heben zu 252,940 (Loirebahn); zu 313,400 (Nordbahn); zu 400,000 (Lyon-St. Etienne); zu 496,350 (Paris-Rouen); zu 526,316 (Havre); zu 847,700 (St. Germain), d. h. zu mehr, als von 1 zu 6. Von den englischen Bahnen ist ganz im Allgemeinen zu bemerken, daß ihre Anlagekosten ungemein hoch stehen. Wir haben schon oben mehrere Beispiele erwähnt, welche beweisen, daß man auch die kolossalsten Ausgaben nicht gescheut hat, um bestimmte Strecken nach englischer Methode fahrbar zu machen; dem Beispiel der London-Greenwich- oder der Manchester-Bolton-Bahn konnten wir noch gleich die Strecke London-Croydon zur Seite setzen, auf welcher der Kilometer 1,151,824 Fr. kostete. Aber selbst die Bahnen, welche unter den Durchschnittskosten für den Kilometer englischer Bahnen bleiben, die man zu 531,000 Fr. veranschlagen muß, zeigen doch sehr starke Summen. So die North-Union 352,800 Fr.; Preston-Lancaster 358,312; Grand-Junction 360,472; South-Western 408,097 u. s. w. Der weit verbreiteten Ansicht, daß die Privatunternehmer immer sparsamer und wohlfeiler bauten, als der Staat, wird man bei einer genaueren Prüfung der Ausweise keineswegs ohne Weiteres zustimmen. Diese Ansicht erweis't sich als richtig mehr für die ältere Bauzeit als durchweg, und mehr im Großen und Allgemeinen, als überall, so daß das Ergebniß eben auch mehr aus besonderen, als aus überhaupt gültigen Bedingungen hervorgeht, und wir werden noch sehen, wie einige Momente hierbei eine ganz besondere Beherzigung verdienen. Das steht ohne Weiteres fest, daß die kostspieligen englischen Bauten Privatbahnen sind, und wenn man denn auch dieses Land wegen seiner besonderen Verhältnisse außerhalb eines Vergleiches mit dem Continent stellen will, so wird man es doch bemerken müssen, daß die luxuriösesten und theilweise auch unüberlegtesten Bauten eben von Privaten ausgeführt worden sind. Und auf dem Continent kann man den oben erwähnten französischen Privatbahnen (wie Straßburg-Basel, Lyon-St. Etienne, Paris-Rouen, Paris-Orleans) nicht bloß die belgischen Staatsbahnen, wie Mecheln-Ans (221,000 Fr. pr. Kilometer) oder Brüssel-Quiévrain (214,000), sondern auch den Durchschnitt aller belgischen Staatsbahnen (284,828 Fr.) gegenüberstellen. Aber auch in Deutschland können schon die badischen Staatsbahnen (217,646 Franken pr. Kilometer) den Vergleich aushalten, wie ihn die würtembergischen (213,000) aushalten. — Wenn man endlich die mittleren Zahlen für die Anlagekosten aller Eisenbahnen in den einzelnen Ländern vergleichend gegenüberstellen will, welche nicht mit den „gewöhnlichen" Kosten zu ver-

wechseln sind, so sehen wir gleich, wie die im Einzelnen mannigfach unter einander verschiedenen Bestandtheile sich zu größeren Ganzen zusammenbilden, welche denn gegen einander eine Gesammtwirkung von Unterschieden darstellen. Denn Unterschiede von bedeutendem Belang stellen sich auch hier ein. Was Deutschland betrifft, so wollen wir nur noch zu den aus Baden und Würtemberg für den Kilometer mitgetheilten Durchschnittskosten in Franken (15 Fr. = 4 Thalern = 7 Gulden) den Durchschnitt der gesammten 1851 im Betrieb gewesenen preußischen Bahnen mit 395,097 Thalern pro Meile, der königlich sächsischen Bahnen (1851) mit 512,945 Thalern, der österreichischen Staatsbahnen bis zum Schlusse 1851 mit 380,300 Thalern zugesellen; man wird wohl der Wahrheit ziemlich nahe kommen; wenn man annimmt, daß in Deutschland überhaupt im Durchschnitt die Anlagekosten einer Meile Eisenbahn auf 400,000 Thaler, d. h. also für den Kilometer 156,000 Fr., zu stehen kommen. Schon in Belgien dagegen, sahen wir bereits, stellten sie sich auf 284,828 Fr. für dieselbe Länge heraus; in Frankreich für die in 1851 betriebenen Bahnen auf 360,998 Fr.; in England aber hat — wenn man mit runder Rechnung 4½ engl. Meilen = 1 geogr. Meile = 7,5 Kilometer und das Pfund Sterling = 6⅚ Thaler = 25½ Fr. setzt — der Kilometer durchschnittlich 417,188 Fr. in dem gesammten Anlagekapital am Schlusse desselben Jahres 1851 (35,058 Pf. St. pro mile) gekostet! — gewiß ein Resultat, auf welches, auch wenn wir England außerhalb des Vergleiches lassen oder für es eine gewisse Zahl von Procenten in Abzug bringen, Deutschland mit Befriedigung hinblicken kann, und ich stehe durchaus nicht an, bei aller Anerkennung der für eine Minderung der Kosten in dem Eisenbahnbau auf deutschem Boden allerdings zu berechnenden anderweitigen Bedingungen doch auch einen erheblichen Antheil des Preises dem deutschen Ingenieur zuzuweisen, dessen solidere Bildung wenigstens in der Oberleitung der Bauten den schimmernden Eigenschaften des Fremden eben so oft hat Platz machen müssen, als er — wenn ich die Menge der mir vorliegenden Expectenberichte mit den Thatsachen der Erfahrung vergleiche — in der Wirklichkeit gegen jene Recht behalten hat. Zumal dem deutschen Ingenieur ist es zudem am entschiedensten gelungen, die Anlagekosten zur Ueberwindung gleicher Schwierigkeiten im Fortschritt der Erfahrung zu mindern, während gerade in England, dessen Ingenieurkoryphäen einen Welthandel mit ihren Fähigkeiten noch jetzt treiben, die Durchschnittskosten einer Mile Bahn 1842: 34,690 Pfd. St. und 1851: 35,058 betrugen! und in dem letztverflossenen Jahre fast genau in ihren kostspieligen Satz von 1842 mit 34,630 Pf. St. zurückkehrten. Sollte

dieses, da doch in den letzten Jahren namentlich Seitenbahnen, billigere Strecken, gebaut wurden, nur von dem dort gewöhnlich späten Abschluß der Baurechnungen für ältere Bahnen herrühren, so müßten wir dann die letzteren noch um ein Bedeutendes höher setzen.

Wir wollen uns hiernach über einige andere Punkte, welche wir an dieser Stelle zu erledigen haben, kurz fassen und insbesondere über diejenigen, welche nur für die Betrachtung der Eisenbahnen vom Standpunkte der industriellen Unternehmung aus von größerer Wichtigkeit sind. Was zunächst

die Betriebskosten

anlangte, so kommen da weniger die absoluten Summen, als die Verhältnißzahlen der Betriebskosten in Procenten der Bruttoeinnahme in Betracht, weil die Summen an sich gar keinen erheblichen Aufschluß gewähren und am wenigsten über die Stellung der Eisenbahnen im Vergleich zu anderen Transportmitteln oder im Vergleiche der einen Bahnen gegen die anderen. Nur das wird man von dieser Stelle aus nicht unberücksichtigt lassen dürfen, daß die Betriebskosten kleinerer Verwaltungsbezirke und auf weniger befahrenen Bahnen immer etwas unter den Verhältnißsätzen, die anderwärts erreicht werden, zurückbleiben müssen, auch wenn sie an sich gleich umsichtig, gleich sparsam und mit gleichen Kostenpreisen der Utensilien verwaltet werden, wofür wir den Grund schon angedeutet haben. Im Uebrigen sind für die allerdings sehr bedeutenden Unterschiede in der Betriebsverwaltung in einem höheren Grade, als etwa bei den Unterschieden in den Anlagekosten auch die Menschen allein verantwortlich, und zumal auf den Eisenbahnen desselben Landes und bei großer Aehnlichkeit in den Verhältnissen der realen Bedingungen, weil hier im Wesentlichen überall dieselbe Aufgabe zu lösen ist, anfängliche Fehlgriffe verbessert, auch die an irgend einer Stelle gewonnenen Fortschritte überall nutzbar gemacht werden können, ja sogar erhebliche Unterschiede in den Kostenpreisen der Utensilien sich nur in weiteren Entfernungen bemerkbar machen und der Einfluß der Tarifsätze mit größerer Stärke nur nach Ländern und weit weniger nach Bahnen desselben Landes hervortritt. Gerade auf die Minderung der Betriebskosten hat sich mit einem sehr erfreulichen Fortschritt die Umsicht der Verwaltungsbehörden, der praktische Kunstgriff der Techniker, die Spürkraft der Wissenschaft geworfen und wir haben bereits Ziele erreicht, die in der Vergangenheit für unmöglich gehalten wurden und mit Zuversicht für Weiteres in der Zukunft erfüllen können.

Man mußte früher überall und so auch in Deutschland, das wir

zunächst betrachten wollen, gerade auch für den Durchschnitt der sämmtlichen Bahnen stark über die Hälfte der sämmtlichen Bruttoeinnahme auf die Betriebskosten verwenden, so daß etwa 40 und weniger Procente der Roheinnahme als Reinertrag der Eisenbahnen zu betrachten waren. Auf das Jahr 1850 hat sich dieser Durchschnitt, für welchen sich sonst der bessere Reinertrag der älteren Bahnstrecken und der geringere der neu eröffneten ziemlich die Waage halten würden, immer entschiedener und mit derselben Energie auf den Staatsbahnen, wie auf den Privatbahnen den 50 % zubewegt und bereits in dem von uns oben hauptsächlich zu Grunde gelegten Jahre 1851 müssen wir den mittleren Durchschnitt der Betriebskosten nur auf 45 % der Gesammteinnahme ansetzen. Manche und namentlich auch jüngere Bahnlinien haben sich in dem genannten Jahre, obwohl sie gegen die frühere Zeit bedeutende Fortschritte zeigten, noch mehr oder weniger über diesem Satze gehalten. Wir erwähnen beispielsweise die hannoversche Staatsbahn ($46,^{28}$ %), die Ferdinands-Nordbahn ($47,^{48}$), die würtembergische Staatsbahn ($48,^{67}$), Wien-Gloggnitzer Bahn ($50,^{66}$), baierische Staatsbahn ($58,^{57}$) bis hinauf zu der 4½ Meilen langen Löbau-Zittauer Bahn in Sachsen mit ihren 87 %; doch hat gerade diese Bahn den Beweis eines sehr starken Fortschrittes gegeben, indem ihre Betriebskosten das Jahr vorher (1850) noch $102,^{1}$ und 1849 sogar $128,^{28}$ % der Roheinnahme betrugen. Ueber diese Bahn freilich noch hinaus gehen die überhaupt in Deutschland höchsten Betriebskosten der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn in Kurhessen mit $87,^{12}$ %. — Unter den mittlern Satz schritten bereits vor z. B. die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Bahn ($41,^{54}$), die Köln-Mindener ($41,^{36}$), die Berlin-Hamburger ($40,^{48}$), die badische Staatsbahn ($40,^{81}$), die sächsisch-baierische Staatsbahn ($35,^{638}$), die Hamburg-Bergedorfer ($35,^{1}$), die rheinische ($33,^{29}$) und die Berlin-Potsdam-Magdeburger sogar nur $23,^{02}$ %! Auch hier sehen wir das höchste Ziel von deutschen Bahnen erreicht, was, wie sich bald zeigen wird, noch wegen eines besondern Umstandes doppelt hervorzuheben ist. In Belgien betrugen in demselben Jahre die Betriebskosten $57,^{16}$ % der Roheinnahme, also über 12 % mehr, wie der Durchschnitt der deutschen Bahnen! Selbst die französischen Bahnen haben im Ganzen in jenem Jahre den Durchschnitt der deutschen nicht ganz erreicht, wenn der Unterschied auch nur etwa 1½ % beträgt. Von den dreizehn im Jahre 1851 ganz in Betrieb gewesenen Bahnen haben zwölf (für die Marseiller Bahn fehlt mir die Angabe der Betriebsauslagen) doch nur den Durchschnittssatz von $46,^{38}$ % erreicht, und während es auf der einen Seite (Bahn von Sceaux) bis auf 98 % hinaufgeht, wird nach der andern Seite hin von der am besten und ergiebigsten verwalteten größten Bahn, der Nordbahn (710 Kilometer) doch

nur der Satz von 37 % erreicht, über welchen hinaus ganz vereinzelt die Bahn Paris-Orleans ein paar Procent tiefer steht, während, wie wir sehen, mehrere und kleinere deutsche Bahnen zu einem viel weitern Ziele gelangten. Und letzteres wenigstens, also den Preis, das höchste Ziel in der Minderung der Betriebskosten in ihrem Verhältniß zur Roheinnahme erreicht zu haben, können mehrere deutsche Bahnen selbst England gegenüber in Anspruch nehmen, so großen Respekt man auch vor der englischen Betriebsverwaltung überhaupt und namentlich auch deshalb haben muß, weil der Eisenbahndienst dort im Ganzen seine Gesundheit dadurch legitimirt, daß von extremen Gegensätzen nicht mehr die Rede sein kann; viele englische Bahnen und im Ganzen genommen alle rentiren vergleichweise schlecht, aber 70, 80 und 90 % der Bruttokosten von den Einnahmen ist mir nirgends vorgekommen. Dagegen haben es doch auch jene großen, oben von uns hervorgehobenen Eisenbahnverwaltungen in dem angeführten ersten Halbjahre von 1852 nicht weiter gebracht, als daß die reinen Betriebskosten von der Bruttoeinnahme betrugen auf der London-South-Western-Bahn $39,^6$ %, auf der Midlandbahn $37,^9$, auf der Great-Western-Bahn $37,^8$ und selbst auf der 540 Miles langen London-North-Western-Bahn $35,^3$ %. Für den hier in Frage kommenden Vergleich muß man aber noch ein weiteres Verhältniß berücksichtigen.

Wir bemerkten nämlich schon, daß Betriebsverwaltungen an sich und unter übrigens gleichen Verhältnissen ein höheres Resultat erreichen müssen, wenn der Betrieb über eine größere Bahn sich erstreckt, und in dieser Beziehung sind — was Jedermann weiß und was selbst aus den staatlichen Verhältnissen natürlich genug hervorging — die Engländer und die Franzosen vor den Deutschen im Allgemeinen im Vortheil, während eben daraus auch zum Theil wenigstens der Coalitions- und Amalgamationstrieb in den englischen und französischen Bahnverwaltungen sich erklärt. Sodann aber muß, und wenn auch aller Orten von den Bahnverwaltungen dasselbe geleistet wird, da ein größerer Reinertrag gewonnen werden, wo eine größere Frequenz vorhanden ist, weil die Betriebsauslagen aus den angegebenen Gründen in einem schwächern Verhältniß wachsen, wie die Roheinnahme, und nur selten der Betriebsaufwand im einzelnen Zug zur vollen, möglichen Leistung gelangt, und endlich muß bei einem gleich großen Verkehr dort der größere Erfolg erreicht werden, wo der Tarif höher ist, geschweige denn bei einem stärkern Verkehr. In diesen Dingen stehen aber, wie man sehen wird, die Verhältnisse so, daß man auch bei einer gleich guten Betriebsverwaltung in Deutschland auf ein minder gutes Verhältniß der Betriebsauslagen zu der Roheinnahme gefaßt sein müßte; um so mehr ist das entgegengesetzte Re-

sultat in dem letztern Verhältniß dem Ausland gegenüber hervorzuheben. Und über eines dieser Verhältnisse werden wir dem Urtheil des Lesers sogleich die nöthigen Anhaltspunkte darbieten, nämlich über

die Tarifsätze.

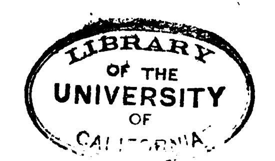
Hinsichtlich der Tarifsätze sind allerdings nicht unbeträchtliche Unterschiede auch zwischen den einzelnen Bahnen desselben Landes bemerklich, vor Allem aber kann man sich überzeugt halten, diese Unterschiede können nicht dauernd sein, sie müssen sich mehr und mehr verringern. Es liegt das zu sehr in der Natur der Sache und der Anschluß der Bahnen an einander insbesondere macht das Interesse der Bahnverwaltungen nach derselben Richtung hin rege, in welcher sich das Interesse des Publikums bewegt. Dabei zeigt sich indessen ein nicht unbedeutender Unterschied zwischen den Privat- und den Staatsbahnen, bei dessen Feststellung man neben die wirkliche Praxis in einer Gegenwart zugleich die Möglichkeiten und Aussichten für die Zukunft in Betracht ziehen muß. Sehr beträchtliche Differenzen stellen sich heraus, wenn man den Durchschnitt der Tarifsätze ganzer Länder gegenüberstellt. Endlich wirken hin und wieder specielle Motive auf specielle Erscheinungen hin. So hat man in Belgien namentlich die Wohlfeilheit des Personenverkehrs erstrebt; aus diesem Streben ging, wie die Bestimmung, daß gar kein Gepäck frei sei, der verhältnißmäßig höhere Satz für den Gütertransport hervor; in Nordamerika muß man den weitab größten Theil des Ertrages durch den Güterverkehr aufbringen, daher man sich dort vorzugsweise für solche Sätze entscheidet, durch welche von diesem Verkehr das Höchste gewonnen werden kann u. s. w. In Deutschland sind im Durchschnitt bedeutend billigere Tarifsätze, wie in Frankreich, und in England noch höhere, wie in Frankreich; wie das so sich durch Anschließen zu einem Ganzen zusammenschließt, dafür wird man nach der Vollendung des schweizerischen Eisenbahnnetzes einen neuen Beleg haben; es wird sicherlich so kommen, daß in der westlichen Schweiz die französischen Tarifsätze, in der östlichen die deutschen zur Anwendung kommen. Was sodann aber das Verhältniß der Staatsbahnen zu den Privatbahnen an dieser Stelle betrifft, so kann ich die gewöhnlich festgehaltene und mit vielem Nachdruck hervorgehobene Meinung: die Privatbahnen bedienten das Publikum billiger, sie hätten mit anderen Worten immer niedrigere Tarifsätze, keineswegs theilen. Man muß sich bei dieser Frage über einzelne Punkte im Voraus zurechtsetzen. Einmal wird für eine unbefangene Betrachtung doch nicht irgend eine einzelne, auf ganz speciellen Bedingungen beruhende Erscheinung eine durchgreifende Bedeutung haben können. Wer also z. B.

die besonderen Verhältnisse der Main=Weser=Bahn nur einigermaßen kennt, wird den Umstand, daß diese Staatsbahn die, so viel ich sehen kann, höchsten Tarifsätze in Deutschland hat, an dieser Stelle nur leichthin heranziehen. Wenn man sodann auf den Einwurf, daß die Privatverwaltungen zum entscheidenden Maßstab für ihre Ansätze nicht den Vortheil des Publikums, sondern ihre eigenen in Betracht ziehen und ziehen müssen, hundertmal geantwortet hat: das ist's eben, hier trifft dieser Privatvortheil mit dem öffentlichen Nutzen einmal recht evident zusammen, alle Welt weiß, daß die Herabsetzung der Taxen im Briefporto u. s. w. u. s. w. den Reinertrag gerade vermehrt hat," — so ist das doch eine sehr eindeutige Logik, welche ohne den Regierungen die Kenntnißnahme weltbekannter Wahrheiten zu verbieten, sich Regierungen, die aus Rücksicht auf das Wohl des Publikums handeln, oder Regierungen, die nur auf den Vortheil ihrer Kassen sehen, gegenübersieht, und doch — einen solchen Beweis vorbringt. Immerhin möchte man zugestehen, daß man hier wie dort sich nur von dem verständig calculirenden Eigennutz leiten ließe; dann ist die Gränze für die Herabsetzung der Tarife hier wie dort dieselbe, und dann muß man auch das Eingeständniß verlangen, daß über diese Gränze herab — denn jener Punkt findet seinen Halt an einer sehr bestimmten Stelle — nur die Gesichtspunkte einer Staatsregierung und nicht die Gesichtspunkte der Privatinteressen zu weiterer Ermäßigung vorschreiten können. Man mag zweifelhaft darüber sein, ob ein Staat, so lange er der Steuern bedarf, auch nur daran denken soll, auf Steuern zu verzichten, die zu den gerechtesten gehören, weil sie für eine große und kostspielige Dienstleistung eingefordert werden, — darüber, daß nur der Staat auf einen eigentlichen Reingewinn über die Kapitalzinsen hinaus freiwillig verzichten wird oder gar also hier Opfer zu Gunsten des Verkehrs zu bringen in Erwägung ziehen kann, — darüber kann man doch eigentlich nicht im Zweifel sein. Und vergesse man doch ja nicht im Hinblick auf die vorhandenen Tarifsätze, daß, während die Staatsregierung jede Höhe feststellen kann, ohne daß wir Abnormitäten hervortreten sehen, und für sie die Rücksichtnahme auf die öffentliche Meinung nicht in gleichem Grade, wie für Privatverwaltungen eine zwingende Macht ist, dagegen in der Pflichtenhaft vieler Privatbahnen eine Controle, eine Zustimmung des Staates oder ein Maximum des Satzes durch Eingreifen der Regierungen ausbedungen ist. Und ist das etwa so überflüssig gewesen oder gar an sich ungereimt? Wir lassen gern die hohen Tarifsätze der englischen Bahnen mit Rücksicht auf die besonderen Geldverhältnisse dieses Landes außer dem Vergleich, obwohl man sie trotz denselben nicht vorwurfsfrei anzunehmen braucht; aber das müssen wir doch hervorheben, daß gerade das englische Parlament nicht nur in den hohen Tarifsätzen der

englischen Privatbahnen jene Berücksichtigung des reisenden Publikums, wie sie für England gut erträglich war, nicht gefunden hat, sondern sich sogar im Jahre 1845 zur Annahme des Beschlusses veranlaßt finden konnte, daß auf allen englischen Bahnen eine Wagenclasse von 0,064! Franken für den Kilometer eingeführt werden solle. Freilich hat, nachdem man auf englischen Privatbahnen, wie auf belgischen Staatsbahnen, die den Reinertrag steigernde Wirkung einer Herabsetzung des Tarifs erprobt hatte und auch in Frankreich z. B. auf der Bahn von Paris nach St. Germain durch die Herabsetzung des Fahrgeldes von 1 Fr. auf 3/4 Fr. für die letzte Wagenclasse 1839 eine Steigerung der Anzahl der Reisenden von 91,614 auf 130,889 und der Einnahme von 96,708 Fr. auf 104,413 Fr. erzielt hatte, die Direction z. B. der Bahn von Lyon nach St. Etienne den Frachtsatz pr. Tonne und Kilometer nur auf 9,8 Cent. festgestellt, obwohl die Regierung in dem Ausschreiben der Concurrenz zu dieser Bahn für dieselbe Leistung 15 Cent. zugestanden hatte; wer aber möchte sagen, daß nicht gerade auch eine nur im Interesse des Fiskus verwaltende Regierung ganz aus demselben Grunde zu derselben Maßregel geschritten sein würde? Schließlich wird man denn doch am Ende gerade auch mit dem Hinweis auf die Praxis der Wirklichkeit der Herausforderung zum Vergleich folgen können. Denn wenn wir — wie gesagt, unter bereitwilligem Absehen von den außerordentlich hohen und officiell gerügten Fahrpreisen der englischen Privatbahnen — etwa die Fahrtarife bei dem Beginn des zweiten Quartals von 1852, in welchem man jene weltbekannte Wahrheit längst erobert hatte, zur Hand nehmen, so finden wir den Fahrpreis pr. Kilometer nach Franken und für die Klasse I, II, III festgesetzt wie folgt: Französische Privatbahnen: Paris-Rouen I. 0,106—0,12; II. 0,088; III. 0,66. Paris-Lyon I. 0,105; II. 0,077; III. 0,058. Paris-Straßburg I. 0,104; II. 0,077; III. 0,057. Nordbahn I. 0,10; II. 0,08; III. 0,058—0,06. Straßburg-Basel I. 0,1; II. 0,075; III. 0,05. — Damit vergleiche man die Staatsbahnen in Belgien, dessen Verhältnisse analog sind: I. 0,07; II. 0,056; III. 0,033; also eine Differenz, die keineswegs durch den Umstand aufgehoben wird, daß der Passagier in Belgien kein Gepäck frei hat. Oder die Privatbahnen in Deutschland mit ihren drei Sätzen: Rheinische Bahn 0,106; 0,080; 0,050. Berlin-Frankfurt a. d. O. 0,17; 0,099; 0,057. Berlin-sächsische Gränze 0,100; 0,074; 0,041. Leipzig-Dresden 0,10; 0,072; 0,048. Leipzig-Magdeburg 0,098; 0,064; 0,042. Berlin-Stettin 0,098; 0,070; 0,039, während unter den deutschen Staatsbahnen doch selbst die österreichischen nur auftreten mit: 0,10; 0,072; 0,035; die badischen zeigen 0,097; 0,066; 0,049; die würtembergischen 0,076; 0,046; 0,029; die baierischen 0,057; 0,039; 0,024; hic Rhodus, hic salta. Ich

wiederhole, es ist gar nicht meine Meinung, zu beweisen, daß die Staatsbahnen überhaupt billigere Tarifsätze haben, wie die Privatbahnen, aber daß ist sie allerdings, daß es nicht wahr ist, was man behauptet, die Privatbahnen leisteten überhaupt oder auch nur durchschnittlich dem Publikum wohlfeilere Dienste, und noch entschiedener, daß, wenn beide Arten von Bahnverwaltungen hier das Mögliche zu leisten streben sollten, die Staatsbahnen einen entschieden billigeren Tarif stellen können, wie die Privatbahnen; und ich glaube, das wird sich im Verlaufe der Zeit nur bestimmter herausstellen können.

Wir konnten bereits die Bemerkung machen: es müßten für den Fall, daß der Verkehr auf verschiedenen Bahnen oder in verschiedenen Ländern im Ganzen sich als gleich stark herausstelle, da die größeren Einnahmen nothwendig gewonnen werden, wo die Tarifsätze höher ständen, und weiterhin, daß die höheren Tarifsätze bei einem größeren Verkehr die Summe der Einnahmen rasch und stark über die Linie der Gleichheit hinausheben müssen, während umgekehrt der geringere Verkehr durch die höheren Tarifsätze entweder ganz oder doch zu einem guten Theile ausgeglichen werden kann. Von der verschiedenen Höhe der Tarifsätze haben wir bereits gesprochen, die Stärke des Verkehrs an Personen und Waarengütern auf den Eisenbahnen und die Verschiedenheit derselben in den einzelnen Ländern wird uns später an einer andern Stelle beschäftigen. Hier können wir indessen schon auf das Resultat, welches aus der combinirten Wirkung der Verkehrsstärke und der Höhe der Tarifsätze hervorgeht, auf die Verschiedenheit der Einnahmen von einer bestimmten Fahrtzeit oder einer bestimmten Bahnlänge auf den Eisenbahnen desselben Landes oder mehrerer Länder verweisen. Wollen wir uns die Unterschiede der Einnahmen nach Nutzmeilen vergegenwärtigen, so erfahren wir, daß z. B. in Deutschland im Jahre 1851 — während der Durchschnitt vielleicht zwischen 8½ und 10 Thlrn. zu setzen ist — eine Stufenfolge von der Ferdinands-Nordbahn mit ihren 20,[38] Thalern bis herab zur Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn mit ihren 4,[78] Thalern stattfindet. Fragen wir nach den Unterschieden der Einnahmen nach bestimmten Bahnstrecken, so tritt uns in demselben Jahre 1851 z. B. in Frankreich nach Kilometern und Franken auf 21 Bahnen jenes Landes eine Scala entgegen von der Bahn Montereau mit 12,083 Franken aufwärts bis zur Bahn St. Germain mit 95,254 Franken! Und wenn wir schließlich die durchschnittlichen Einnahmen ganzer Länder gegen einander in Vergleich treten lassen wollen, so zeigt sich, daß z. B. 1850 die englischen Bahnen durchschnittlich vom Kilometer Bahnstrecke in Franken erzielten etwa 34,240; die französischen Bahnen 34,315; die belgischen 23,990; die preußischen 17,200; die badischen 15,050; die würtembergischen 12,000 u. s. w., —



und im folgenden Jahre 1851 — um einen Vergleich nach Gulden und geographischen Meilen dem Leser daneben zu stellen — die englischen Bahnen durchschnittlich (31,100 Franken pr. Kilometer; 15 Fr. = 7 Gulden, 7,5 Kilom. = 1 Meile) 108,850 Gulden, die französischen 117,400, die belgischen 99,256; die 22 vollständig betriebenen preußischen Bahnen 63,380 Gulden; die würtembergischen 45,496; die badische Bahn 53,990 u. s. w.; jedenfalls bleibt die mittlere summarische Einnahme der gesammten deutschen Einnahmen noch unter der Hälfte des durchschnittlichen Ertrages der gesammten französischen Eisenbahnen zurück! Daß hier der, wie wir sahen, weit billigere Satz der deutschen Tarife unter allen Umständen einen bedeutsamen Einfluß auf das Resultat ausüben muß, bedarf keiner weitern Erörterung; in wie weit die verschiedene Stärke des Verkehrs sich wirksam zeigt, das zu berühren, wird uns weiter unten Gelegenheit geboten werden.

Wir haben bisher in Kürze solche Punkte in Erwägung gezogen, auf welche sich unser forschendes Fragen zunächst hinwenden wird, wenn wir die Eisenbahnen nach dem Maße messen wollen, welches wir an Unternehmungen legen, die ihr Entstehen und Bestehen für sich selbst durch die unmittelbare Verwerthung ihrer Wirksamkeit rechtfertigen sollen, solche Punkte mit anderen Worten, nach denen sich zunächst Jeder umschauen wird, welcher die Eisenbahn vom Standpunkt der Privatspeculation aus zu beurtheilen unternimmt. Doch bedürfen wir dieser Feststellungen gleichfalls, wenn auch nur gleichsam als Vorarbeiten für die Erörterung einer Reihe von anderen Fragen, denen ein lebhaftes und dauerndes Interesse auch Diejenigen unter unseren Zeitgenossen zuwenden müssen, von denen jene Punkte als minder erheblich, ja fast als gleichgültige Dinge angesehen zu werden pflegen.

II.

Sobald man die besondere Natur der Eisenbahnen im Vergleiche zu den anderweitigen Verkehrsmitteln einigermaßen zu überschauen vermochte und die gewaltigen Wirkungen einzelner Schienenwege weit über ihre unmittelbare Umgebung hinaus immer stärker empfunden würden, trat eine Verschiedenheit der Ansichten über

das Verhältniß der allgemeinen Staatsgewalten zu den Eisenbahnen

unter den Zeitgenossen hervor. Sie fand bald in allen Ländern einen Wiederklang und bildete sich rasch zu einem heftigen Streite aus, der, obwohl immer noch nicht erledigt und hier und dort bei dargebotener Gelegenheit auf's Neue hervorbrechend, uns längst mit einer ziemlich umfangreichen Literatur beschenkt hat. Die ersten Eisenbahnen waren das Ergebniß von Privatunternehmungen, wenn sie auch nur unter einer bedeutsamen Mitwirkung der Staatsgewalten zu Stande kommen konnten. Während nun unter immer wachsender Theilnahme des Publikums für die Errichtung oder Ausdehnung der Schienenwege von den Privatunternehmern bald auch viele andere Unterstützungen abseiten des Staates in Anspruch genommen wurden, als welche — wie die Expropriationsgesetze u. dergl. — unbedingt nothwendig erscheinen mußten, wurden dagegen viele Stimmen laut, welche auch das bereits gebräuchliche Maaß der Staatsunterstützungen als zu groß verwarfen. Indem sich diese dabei auf Gründe stützten, nach denen man die Eisenbahnen überhaupt nicht den Händen der Privaten überlassen durfte, warf sich rasch der Streit der Meinungen auf die ganz allgemeine Alternative:

ob die Staatsgewalten oder Private die Eisenbahnen bauen und in Betrieb nehmen sollen.

Die Discussion über diese Frage: ob man sich für Staatseisenbahnen oder für Privateisenbahnen zu entscheiden habe, wenn man die Rücksichtnahme auf das Gemeinwohl zum obersten Entscheidungsgrundsatz nehme, hat abgesehen von den Erörterungen über den unmittelbar vorliegenden Gegenstand in mehrfacher Weise einen erheblichen Nutzen geleistet. So hat sie die überkommenen Ansichten über das Verhältniß der freien Privatthätigkeiten zu dem Wohle Aller erst in das allgemeinere Verständniß gebracht, sodann aber auch geklärt und berichtigt; sie hat einen schlagenden Beweis geliefert, wie wenig auch die scheinbar rein ökonomischen und materiellen Fragen einer Seite entbehren, durch welche sie mit dem gesammten Staats- und Volksleben und dessen allgemeinsten Aufgaben unlöslich verbunden sind, sie hat den aufmerksam folgenden Zeitgenossen eine Menge von Belegen über die Kurzsichtigkeit des Wahnes dargeboten, welcher die Entscheidung hochwichtiger Fragen nur von verwerflichen oder kleinlichen Motiven abhängig machen will oder abhängig glaubt. Und fürwahr, um solche Motive allein handelte es sich ja doch, wenn man anfänglich von der einen Seite her nur die egoistischen Interessen speculationssüchtiger Privaten im Werke glaubte und von der andern her nur auf die Scheelsucht der Bureaukratie gegen die Entfaltung nicht amtlicher Thätigkeiten warnend hinwies.

Wie bestimmt ich auch fühle, daß der Leser nur dann zu einer entschiedenen und genügend begründeten Ansicht über die Lösung dieser noch immer obschwebenden Streitfrage gelangen kann, wenn er sich Alles vergegenwärtigt, was über das Wesen der Eisenbahnen zusammenzustellen ist, so will ich es mir doch auch schon hier um so mehr zur Aufgabe machen, nur das Urtheil des Lesers selbst zu instruiren, als ich selbst mich mit den letzten Resultaten der streitenden Parteien nicht befreunden kann.

Blicken wir zunächst auf die geschichtliche Entwickelung und die geographische Verbreitung der Staatsbahnen und der Privatbahnen neben einander, so fühlen wir uns anfänglich nur wie verwirrt und aller Aussicht auf eine Entscheidung beraubt, gegenüber einer gleichsam chartischen Mischung, in welcher beide Arten von Bahnen theils in verschiedenen Ländern, theils in einem und demselben Lande neben einander bestehen. Allmälig aber tritt doch hier und dort ein hellerer Punkt zu unserer Orientirung hervor und bald erkennen wir auch entschieden, wie lehrreich überhaupt gerade diese Umschau ist.

Die beiden Mittel, durch welche die Eisenbahn zu einem so sehr verbesserten Transportmittel gemacht wurde, — die Verminderung der Reibung durch die Anwendung eben gelegter Eisenschienen zum Fahrgeleis und die Benutzung des Dampfes zur Bewegungskraft, — gelangten nicht gleich-

zeitig in Gebrauch. Während jene zunächst in England bei dem Kohlentransport eingeführt wurde, machte man die erste praktische Anwendung von der Dampfkraft zur Bewegung von Schiffen in Nordamerika, aber auch da mit so geringem Aufsehen, daß sich erst noch der arme Fitch, weil er nirgends Anklang und Unterstützung für seine Dampfprojekte finden konnte, aus Gram vergiftet hatte, ehe Fulton 1807 auf dem Hudson sein erstes Dampfboot mit einer in Liverpool gebauten Maschine vor seinen Landsleuten die Probefahrt machen ließ. Vier Jahre später wurden in England die ersten Locomotiven für den Gütertransport verwendet, aber erst 1830 auch für Passagiere auf der Liverpool-Manchester-Bahn. Zwei Jahre später folgte dann die erste amerikanische Bahn für Güter- und Personentransport in dem Unionsstaat Delaware von New-Castle nach Frenchtown. In beiden Ländern schritt hierauf der Bau außerordentlich rasch vorwärts. In Nordamerika nahm sich die allgemeine Staatsgewalt der Congreßregierung, obwohl die Verfassung unter ihren Befugnissen gerade die „Macht" aufzählte, „Postämter und Poststraßen zu errichten" und „alle nöthigen und passenden Gesetze zu machen, um solche Machtbefugnisse zur Ausführung zu bringen," — des Eisenbahnbaues bis auf die neueste Zeit hin in keiner Weise an; nur daß der Congreß den Riesenplan Whitney's von 1848: den Westrand des Michigansee's mit Columbia oder S. Franzisco durch eine 2400 engl. Meilen lange Eisenbahn zu verbinden, in seine Hand nahm, über einen Schienenweg von der Mündung des Mississippi über Tehuantepec nach S. Franzisco mit der mexikanischen Regierung Verträge abschloß und 1850 an Illinois Staatsland zu Gunsten von Eisenbahnbauten schenkte. Dagegen haben sich anfänglich viele Staatenregierungen auch durch direkten Staatsbau betheiligt, bald aber überflügelte nicht nur der Privatbau den Staatsbau, sondern die meisten Staatsbahnen gelangten auch nachträglich wieder in Privathände und nur in einigen nordwestlichen Ackerbaustaaten, wie Ohio, Indiana, Illinois, sind neuerdings Staatsbahnen entstanden. In England sind durchweg die Eisenbahnen Privatbahnen geworden und verblieben. Ebenso entstanden in Holland, in Dänemark Privatbahnen; auch die schweizerische Bundesregierung hat sich für sie ausschließlich entschieden. Dagegen griff Belgien zum Staatsbau und hat nur unbedeutende Nebenlinien der Privatindustrie überlassen; ebenso Baden, Würtemberg, Hannover u. s. w. In Frankreich und in dem größten Theile Deutschlands treten Staatsbahnen neben Privatbahnen auf, doch so, daß im Ganzen die Privatbahnen bei Weitem den stärkern Theil ausmachen; so waren von den 1036 deutschen Meilen Eisenbahnen, welche in Deutschland im Anfang von 1852 befahren wurden, 602 Meilen Privatbahnen und nur 434 Meilen Staatsbahnen. Diesen Gegensätzen

gegenüber fühlt man sich noch befangener, wenn man gewahrt, daß zu derselben Zeit, wo monarchische Staaten, wie insbesondere Preußen und Oesterreich, beharrlich und mit Erfolg die Privatbahnen in Staatsbahnen allmälig umzuwandeln suchen, selbst ein Ludwig Napoleon in Frankreich die vorhandene Verbindung der Eisenbahnen mit dem Staate lös't, selbst der Kaiser von Rußland noch eben erst auch wieder die Riga-Dünaburger Bahn an Private überlassen hat. Man sieht, ein bloßer Hinweis auf die thatsächliche Verbreitung der Staatsbahnen und der Privatbahnen, und etwa nur mit einem Seitenblick auf die Staatsverfassungen der einzelnen Länder kann nicht viel Licht verbreiten. Weit heller wird es indessen, wenn wir etwas genauer die geschichtliche Entwicklung dieser Sache im Einzelnen in's Auge fassen. Und das wenigstens wird man gleich gewahren, daß in den drei Ländern, — in der nordamerikanischen Union, in England und in der Schweiz, — in welchen die Ueberzeugung, daß durch die freie Thätigkeit der Einzelnen das Gemeinwohl am sichersten und besten gefördert werde, in der entschiedensten Weise unter der Masse des Volkes verbreitet ist und wo sie zugleich in der Gesetzgebung sich am nachdrücklichsten geltend machen kann, das System der Privatbahnen durchgreifend zur Anwendung gelangt ist. Freilich erklärt dieses weder an sich Alles, noch ist darauf ohne Weiteres für unser Urtheil in der vorliegenden Frage ein endgültig entscheidendes Gewicht zu legen. Man wird sich zunächst immer doch noch die Frage stellen, warum man doch in einer Zeit, in welcher das Postwesen längst zu Händen des Staates gebracht wurde oder zu bringen gesucht wird, in welcher weiterhin jegliche Speculation auf einen Reingewinn von Chausseen in Verruf gerieth, die man zudem nirgends den Händen von Privaten überließ, warum man da das wichtigste Verkehrsmittel nicht ohne Weiteres von Seiten des Staats in Anspruch nahm und dem Staate ohne Widerspruch überließ. Offenbar ist dem Umstand Vieles zuzuschreiben, daß man in der ersten Zeit der Eisenbahnbauten nicht von fern ihre allgemeine Bedeutung und ihre weittragenden Wirkungen zu überschauen im Stande war. Die ersten Bauten kamen ja wie Versuche zu Stande, schienen höchstens sich rechtfertigen zu lassen zwischen einzelnen Knotenpunkten des Verkehrs, zwischen den bevölkertsten Städten, schienen für sich selbst eine Industrieunternehmung von riesigem Umfang zu sein, wie sie an den Hauptwerkstätten der Industrie allein zu gedeihen pflegten. Als sich mehr und mehr die nationale Bedeutung und der nationale Nutzen der Eisenbahnen herausstellte, war der ungeheure Kostenaufwand zur ersten Erstellung der Schienenwege zumal für diejenigen Staatsregierungen ein Hemmniß, welche sich in finanziell drückender Lage befanden. Und das gilt ohne allen Zweifel selbst für Großbritannien, wie es eingestandenermaßen auf dem Continent gewirkt hat. Aber

auch in Nordamerika hat dieser Umstand eine sehr bedeutende Rolle gespielt, und es ist nur zu verwundern, daß man das ohne Rüge so oft hat gänzlich übersehen dürfen. Wenn auch die Kongreßregierung, die so Vieles für das Kanalsystem gethan hatte, fast nichts für die Herstellung von Eisenbahnen that oder auch nichts zu thun vermochte, weil die Centralisationsprincipien gerade in jenen Zeiten in der Union fortwährend an ihrem früheren Terrain Einbuße erlitten, so ergriffen doch fast alle Regierungen der Einzelnstaaten mit Yankee-Energie die Eisenbahnsache, aber auch mit Yankee-Leichtsinn. Wo der Staat nicht selbst zu bauen anfing, betheiligte sich die Regierung wenigstens mit einem großen, oft mit dem größeren Theile der Aktien von projektirten Privatbahnen. Indem aber immer neue Projekte auftauchten, ehe die gutgeheißenen ausgeführt waren; indem sich alsbald von allen Zeiten her die Ansprüche an Verbindungsbahnen erhoben, ohne welche man auch den Hauptbahnen die nachträglich nöthig gewordenen Zuschüsse nicht votiren wollte, überstürzten sich bald die Geldbewilligungen der meisten Staatsregierungen dermaßen, daß die Schuldenmasse mit einem Male einen panischen Schrecken verbreitete. So kam die Thätigkeit und Mitwirkung der Regierungen überhaupt in wohlverdienten Mißkredit und wurde rasch durch die Spekulationslust und die gewitzigte Umsicht der Privaten mehr und mehr ersetzt. Ein Blick in die Specialgeschichte selbst eines Staates wie Pennsylvanien kann darüber Jedem den nöthigen Aufschluß geben. Gerade jüngere Staaten, welche diese Erfahrung nicht durchgemacht hatten, wie Ohio, Illinois, Indiana haben später Staatsbahnen gebaut. In England sah man am entschiedensten die Eisenbahnen zuerst als „Luxusbauten" an, die nur eine lokale Bedeutsamkeit erlangen könnten, ohne jemals zu einer Nothwendigkeit für den Verkehr im Großen und Ganzen zu werden. Diese Ansicht herrschte so entschieden und allgemein vor, daß sich die Regierung auch nicht die geringste Controle über die monopolisirte Privatthätigkeit in den Concessionsurkunden vorbehielt. Während die Geldkräfte des Staates gerade gedrückt waren, lockte der rasch gesammelte Reichthum des Grafen von Bridgewater mächtig die Privatkapitalien und die Privatanstrengungen, welche sodann das wichtige Recht der Präcedenz festhalten konnten. Doch verdient es wohl bemerkt zu werden, daß, abgesehen von Anderen, auch Englands „größter Staatsmann" in der neuesten Zeit, derselbe R. Peel, welcher der Ausdehnung der Freiheit der Privatthätigkeiten so gewaltige Dienste leistete, 1840 gegen die Privateisenbahnen mit Nachdruck seine Stimme erhob, und daß das englische Ministerium, wenn auch vergeblich, 1837 Kredite für ein Netz von Staats-

eisenbahnen in Irland vom Parlamente verlangte. Welcher Umschwung in der Stimmung des Landes eintrat, nachdem man eine größere Erfahrung gesammelt hatte, werden wir noch sehen. Als man auf dem Continent zu bauen begann, war die Diskussion über das Wesen der Eisenbahnen schon etwas weiter gediehen, aber auch eine Art Wuth für Privatbau und Privatunternehmungen unter die rührigen Geldkräfte gekommen. Sie versprachen sich zu derselben Zeit die außergewöhnlichsten Dividenden, als die Regierungen, obendrein von jenen nicht unabhängig, theils finanziell beengt waren, theils noch nicht jene Sicherheit der Ueberzeugung und Einsicht gewonnen hatten, von welcher aus allein das Große auch mit großen Anstrengungen unternommen wird. So legte in Holland die Regierung vergeblich im Februar 1838 den Generalstaaten den Plan zu einer Staatseisenbahn vor, welche Amsterdam mit dem Rhein verbinden sollte; eben so vergeblich stellte die französische Regierung 1837 und 1838 vor der in den Kammern vertretenen Geldmacht den Antrag auf Staatseisenbahnen, vergeblich gerade, weil die Kammermajorität von der Rentabilität der Bahnen überzeugt war und bei allen Geldkräften Frankreichs die Lockungen des Aktienwesens nichts weniger als unwillkommen waren. In der Schweiz waren es ganz allgemeine, aus der besondern Natur dieses Bundesstaates und dem gegenwärtigen Ideenkreise der Bevölkerung hervorgehende Gründe, welche den Ausschlag für das System der Privateisenbahnen gaben, wobei auch der Gegensatz durchzukämpfen war, daß in diesem Lande zwar entschieden der Grundsatz der freien Privatconcurrenz als Axiom für das ökonomische Wohl des Ganzen angesehen, aber auch sogar jede geringe Abgabe für die Benutzung der Landstraßen und Brücken, als dem Gemeinwohl zuwider, abgeschafft ist. Obwohl die Mehrheit in der von der Bundesversammlung niedergesetzten Commission sich mit größter Entschiedenheit für den Bau von Bundeswegen aussprach, hat doch die bei den Kantonsregierungen, wie bei der Mehrzahl der Landeseinwohner verbreitete Abneigung gegen jegliche Ausdehnung einer bureaukratischen Amtsthätigkeit, wie der Bundescentralgewalt, der Widerwille gegen Staatsanleihen unter jeder Gestalt, so wie die Ueberzeugung von der Unmöglichkeit, den Ansprüchen aller Kantons willfahren und gerecht werden zu können, eine große Mehrheit in der Bundesversammlung zur Entscheidung für das System der Privateisenbahnen geführt. In Deutschland waren es Privatkräfte, welche fast in allen Staaten mit großer Energie die Initiative zu derselben Zeit ergriffen, als die Regierungen theils finanziell beengt, theils durch den Mangel derjenigen Einsicht, welche erst die Erfahrung geben konnte, zu jenen Entschließungen nicht gelangen konnten, durch welche mehrere bald

nachher die wohlverdiente Bewunderung auch des Auslandes sich erworben haben.

Es ist aber sicherlich ebenso durchaus unwahr und verkehrt, wenn man annimmt, daß überall da, wo man sich für Staatseisenbahnen entschieden hat, nur an die Durchführung jener Summe von Sätzen gedacht worden sei, an die man alsbald erinnert wird, wenn in wirthschaftlichen Dingen von dem öffentlichen Gemeinwohl die Rede ist. Vor diesem Wahne wird sich der leicht bewahren, welcher es weder in dem wirklichen Leben bewahrheitet, noch auch nur räthlich findet, daß die Entscheidung über wichtige ökonomische Fragen nur vom ökonomischen Gesichtspunkte aus erfolge. Und hier ist selbst das zuzugeben, daß, wie auf der einen Seite eine auch bis zur Verblendung energische Sympathie für die Ausdehnung einer vollen Freiheit der Privatthätigkeiten und der Privatconcurrenz im Gegensatz zu jeglicher Thätigkeit der allgemeinen Staatsgewalt auf dem Gebiete der ökonomischen Fragen zu der Verbreitung der Privateisenbahnen stark mitgewirkt hat, so auch auf der andern Seite selbst das Mißtrauen und die Abneigung gegen die Wirksamkeit der Privatthätigkeit auf einem allgemeinern Felde überhaupt, so wie der Wunsch, dasjenige, was das Land im Ganzen angehe, von Amtswegen besorgt zu sehen, zu Gunsten der Staatseisenbahn an mancher wichtigen Stelle hat entscheiden helfen. Aber wie gar albern ist es, damit auskommen zu wollen! Schon der Umstand, daß in Belgien und in so manchem deutschen Staate die Mitwirkung der Landstände eintreten mußte, spricht hinlänglich — wie denn freilich jeder Unbefangene wird eingestehen müssen, daß die Verhandlungen und Beschlußnahmen, welche z. B. in Baden, in Würtemberg, in Baiern über die Errichtung von Staatseisenbahnen hervorgetreten sind, zu den schönsten Denkmalen des Staatslebens in der verrufenen Zeit vor 1848 gehören. Doch wird man daneben in jedem Lande noch besondere Wurzeln für den Staatsbau vorfinden, in Würtemberg den großen Domanialbesitz des Staates, in Baden die Leichtigkeit in der Gewinnung der Anlagekosten, in Hannover die Abneigung im Volke und bei der Regierung gegen das beherrschende Vordrängen des beweglichen Besitzthums u. s. w. Ganz unwahr ist dagegen, was gewöhnlich vorangestellt zu werden pflegt: es habe in diesen deutschen Ländern an genügenden Privatmitteln gefehlt. Selbst in Kurhessen war in wenigen Tagen — ehe man das Pflichtenheft kannte — für die concessionirte Privatbahn gerade das Doppelte der nöthigen Summe gezeichnet. Wie sehr man sodann weiterhin nicht blos den ehrenhaften Willen, sondern auch die Tüchtigkeit der belgischen Regierung in wirthschaftlichen Dingen anzuerkennen bereit sein mag, man muß sich gleichwohl, und

zwar vor Allem die allgemeine Lage des Landes und die Stellung gerade auch der Regierung in demselben vergegenwärtigen, als sie 1833 mit so kühner Energie zur raschen Herstellung eines vollständigen Netzes von Staatseisenbahnen vorschritt. Man denke sich nur die junge Dynastie in der jungen Nationalität, als ein Centrum von Provinzen, welche in Sitte und Sprache, im Allem gegenseitig getrennt auseinander zu fallen drohten, sobald der Allen gemeinsame Haß gegen Holland seine Bindekraft nicht mehr auszuüben brauchte, — da umklammert sie Alle das eherne Netz der Eisenschienen zu einem in sich zusammen-, gegen außen hin abgeschlossenen Ganzen, mit einem Zuge knüpft die neue Regierung den Beginn und die Weiterentwicklung der neuen wirthschaftlichen Aera des Landes an eine von ihr ausgehende That; sie erwirbt sich die Liebe der flandrischen Provinzen zu Karl V. und die Verehrung der wallonischen für Napoleon, indem sie ausführt, woran diese gedacht hatten, die Verkehrsverbindung zwischen Rhein, Schelde und Maas. Und wer besinnt sich da nicht alsobald auf Oesterreich, auf diesen in der That „zusammengesetzten" großen Staatskörper, dessen Regierung durch das Nothrecht der Selbsterhaltung gezwungen sein mußte, die Stränge zu mehren und zu kräftigen, welche die nach Verselbständigung auseinanderstrebenden Theile mit dem gemeinsamen Mittelpunkte zusammenhalten können. Nun auch die österreichische Regierung, gepreßt von finanziellen Bedrängnissen, überließ anfänglich die Eisenbahnen der Privatindustrie, aber bald begriff sie die große Bedeutung derselben und führte trotz allen Hemmnissen mit großartiger Kühnheit und Thatkraft die großen Adern der Staatsbahnen aus von dem deutschen Wien über das böhmische Prag nach der sächsischen Landesgränze, von Wien an der Donau nach Triest am adriatischen Meere und der ganzen Länge nach durch das lombardisch-venetianische Oesterreich von Venedig am adriatischen Meere nach Como am Comersee!

Nein, auch nicht die Staatsbahnen sind überall demselben — sei es einem falschen, sei es einem richtigen — Rechenexempel über die beste Art, das wirthschaftliche Gemeinwohl des Landes zu fördern, entsprungen. Auch die Eisenbahnen hängen, wie jede wirthschaftliche Institution — und jede wichtigere nur um so mehr — mit dem gesammten Staats- und Volksleben zusammen; weil dieses letztere überall nur in einer besondern Gestalt vorhanden ist, konnte man nicht überall zu demselben Resultate der Erwägung gelangen, je nachdem man nun doch einmal an verschiedene Ausgangspunkte anzuknüpfen, auf unterschiedsvolle Ziele loszusteuern hatte und lossteuern wollte. Freilich zeigt sich derselbe Unterschied ja auch schon, wenn man allein die wirthschaftlichen Grundlagen und

Mittel der einzelnen Länder vergleichweise gegen einander hält. Bevor wir aber diesem letzteren Umstand noch besondere Rechnung tragen, sehen wir uns genöthigt, zunächst auch einmal auf die Punktationen und Argumentationen einzugehen, mit denen man von Anfang an bis auf den heutigen Tag so oft diese Frage durchzurechnen gesucht hat, ohne daß eine der streitenden Parteien einen Fußbreit Landes auf dem Territorium des Gegners mit dessen Zugeständniß hat vorrücken können.

Die Freunde der Privateisenbahnen pflegen zu Gunsten ihrer Propositionen insbesondere folgende Sätze zusammenzustellen:

Die Privatindustrie, welche, wo sie frei und in freier Concurrenz ihre Zielpunkte verfolgen kann, gerade alle wirthschaftlichen Probleme auch zu Gunsten des Gemeinwohles am besten lös't, bewährt sich insbesondere auch im Bau und Betrieb der Eisenbahnen, indem der Eigenvortheil, nach welchem die Privatunternehmer streben, mit dem Vortheil des Publikums zusammenfällt. Weil die Privatinteressen immer besser, wie die des Staates vertreten und besorgt werden, so sind die Privateisenbahnen mit einem richtigeren Takte für den Verkehr und nur nach dem Maße seiner Bedürfnisse ausgewählt; schon die Voranschläge sind richtiger combinirt, der Bau wird rascher und wohlfeiler ausgeführt. Ebenso zeigen sich in der ökonomischeren Verwaltung und in dem Betrieb überhaupt die guten Früchte jener rührigen Thätigkeit, welche die Verfolgung der Eigeninteressen mit sich bringt. Niemals fehlt die Aufmerksamkeit für alle neuen Verbesserungen, die Bereitwilligkeit zu allen Vervollkommnungen. Daher werfen die Privateisenbahnen eine größere Rente ab, während gleichwohl auf ihnen das Publikum in jeder Beziehung besser — zuvorkommender, bequemer und wohlfeiler — bedient ist. In Allem findet auch eine bessere Kontrole Statt, während sich die Staatsbehörden insbesondere eben nicht zur Leitung speculativer Unternehmungen passen, durch ein hemmendes Formenwesen überall gebunden sind, im besten Fall den Durchschnittsanforderungen einer alltäglich gleichen Amtsthätigkeit nachkommen, leicht durch politische Einseitigkeit in wirthschaftlichen Dingen sich irre leiten lassen; auch wird durch Staatsbahnen wohl auch an unnöthiger und unwillkommener Stelle eine Einrichtung aufgedrängt, welche obendrein ganz unnöthigerweise zur Begründung oder Mehrung der Staatsschuld führen muß.

Von den Vertheidigern der Staatseisenbahnen pflegt dagegen geltend gemacht zu werden:

Die Eisenbahnen sind ihrer Natur nach nur eine vollkommnere Verkehrsstraße und Posteinrichtung, sie sind deshalb in eminentem Sinne eine öffentliche, eine nationale Institution, die sowohl der Analogie wegen,

als auch gerade deshalb der allgemeinen Staatsgewalt übergeben werden soll, weil diese ihrem Wesen nach ohne Nebenrücksichten das Gemeinwohl allein am besten fördert. Nur der Staat kann jede Spekulation auf eigenen Gewinn von sich fern halten und lediglich das Interesse der Landesangehörigen im Auge behalten; er wird nicht blos die rentableren Linien in's Auge fassen, sondern das nothwendige vollständige Netz für ein ganzes Land in allen seinen Theilen; weil er die Zukunft im Auge behält, baut er solider; weil er keine Dividende erstrebt, setzt er niedrigere Tarife an, weil die Verwaltung vor der Lockung selbstsüchtiger Gewinnste bewahrt ist, leistet sie redlichere Dienste. Während die Eisenbahnen ihrer Natur nach gar nicht zum Selbstzweck, zu einem Gegenstande der Privatspeculation gemacht werden sollen, sind die Privateisenbahnen ein unbedingtes und ungerechtes Monopol Einzelner zum Nachtheil aller Uebrigen; während man die Wege der Selbstsucht gar nicht zu überschauen und einzuschränken vermag, geräth überall der Vortheil der Privatgesellschaften mit dem Gemeinwohl in Konflikt. Offenbar steht der Eisenbahndienst in engster Verbindung mit dem Post-, Polizei- und Militairwesen, wie auch der Telegraphendienst, der von der öffentlichen Verwaltung gar nicht getrennt werden kann; nur der Staat wird deshalb die wünschenswerthen Vereinfachungen im Dienst, Einklang in den Verwaltungszweigen, Uebereinstimmung des Verfahrens mit den übrigen Staatsinteressen herbeiführen können; es ist allein von produktiven Ausgaben mit einem Warnrufe vor drückenden Staatsschulden abzunehmen.

Man wird einen ziemlich genügenden Umriß der von der einen und von der andern Seite aufgestellten Argumente vor sich haben, wenn man zu dem Vorstehenden nur noch hinzunimmt, daß in mehreren Punkten auf jeder Seite gerade das Gegentheil von dem behauptet wird, was wir als eine These der einen Seite hingestellt haben, und wenn man sodann noch berücksichtigt, daß auch manche ganz allgemeine und namentlich auch politische Principien und Anschauungen auf dem Gebiete dieses Streites nur eingekleidet in eine ökonomische Umhüllung sich geltend machen. So weis't man z. B. auf der einen Seite darauf hin, daß schon ohnedies die allgemeine Staatsgewalt in der bedrohlichen Entwicklung unserer Zeit einen immer größeren Geschäftskreis an sich reiße oder mit einem solchen schier erdrückt werde und daß man mithin nichts, was die freien Privatthätigkeiten zu leisten im Stande seien, dem Staate zuweisen dürfe; es wird gewarnt vor der Begehrlichkeit des Fiskus, vor der auf technischem Gebiete so oft schlecht bewährten politischen Gesinnungstüchtigkeit, vor der allgegenwärtigen Büreaukratie u. s. w. Auf der andern Seite zeigt man auf das drohende Ungethüm der Bankokratie, der leichtsinnig ein neues

großes Feld überantwortet werde; man warnt vor dem „Staat im Staate," den die industrielle Geldmacht mit einer so wichtigen Handhabe zweifelsohne nur immer unerträglicher heranbilden werde; man will die Papierschwindelei, das unsittliche Spiel der Agiotage vernichtet wissen u. s. w. Es ist auf diesem Wege, wie Jedermann weiß, ein allgemeiner befriedigendes Ziel nicht erreicht worden; wir werden uns schließlich überzeugen können, daß dieses nicht zufällig, nicht einmal auffällig ist. In dem wirklichen Leben entstehen noch immer Staatseisenbahnen und Privateisenbahnen, und in vielen Ländern neben einander, nur daß offenbar die Staatseisenbahnen im Vergleiche zur früheren Zeit mehr Terrain gewinnen.

Unschwer überzeugt man sich, wie wenig so manche unter den oben hervorgehobenen Thesen der streitenden Parteien zu einem eigentlichen Beweis für die verfochtene Proposition dienen können, da man den Einwand oder die Bekräftigung, die sie enthalten, auf der gegnerischen Seite als begründet aufnehmen kann, ohne deshalb die eigentliche Hauptsache aufgeben zu müssen. So könnte z. B. ja auch auf einer Staatseisenbahn der eigentliche Transportdienst an Privatunternehmer in Akkord gegeben werden, unter bleibender Beaufsichtigung der Staatsbehörde, wie ja auch wohl Privatgesellschaften diesen Service de Traction verpachtet haben.*) Man kann auch das Eigeninteresse der Staatsverwaltungsbeamten durch Procentantheile von der Ersparung im Bau und Betrieb zugleich rege machen. Man kann diesem Verwaltungszweig gegen die Regel eine freiere und raschere Bewegungsfähigkeit ertheilen u. dgl. m. Andererseits stehen offenbar viele schlimme Früchte, welche von der Verfolgung eigennütziger Motive auf den Privatbahnen zu befürchten wären, durch das Pflichtenheft der Gesellschaft, durch das vorbehaltene Eingreifen des Staates in bestimmten Fällen zu beseitigen, wie das ja auch fast überall wirklich geschieht. Schon hiernach muß die Bedeutung der Alternative in diesem Streite wenigstens einigermaßen geringer erscheinen, als sie hingestellt wird. Von noch erheblicherem Belang erscheinen aber dann die Fiktionen, von denen aus man hier und dort von vorn herein argumentirt. Die Freunde der Privateisenbahnen raisonniren gemeiniglich gegen eine als untauglich, tölpelhaft, nachlässig und fast bürgerfeindlich bewährte Staatsverwaltung mit einer von einem unersättlichen Fiskus dirigirten Bureaukratie und für

*) So ist neuerdings wirklich der Betrieb auf der Aranjuezbahn, einer spanischen Staatseisenbahn, an einen Privaten (Salamanca) gegen einen Pachtschilling von 1½ Millionen Realen abgegeben worden.

eine Art ökonomischer Engel von Privaten, die ihren Vortheil nur Hand in Hand mit dem Gemeinwohl gehen lassen, immer wachsam und umsichtig auf die Förderungsmittel der Gemeinnützigkeit lauschen, immer einen Kreis edelster und klügster Direktoren an die Spitze stellen, keinen Rechnungsfehler begehen können und auch zu allem Guten die Hand bieten, was vielleicht im Pflichtenheft nicht stipulirt wurde. Die Freunde der Staatseisenbahnen kennen gewöhnlich nur wohlmeinende, das Gemeinbeste immer vorab berücksichtigende Beamte, keinen Schlendrian des Gewohnheitsdienstes, keinen Unverstand im Amte; sie reden nur von einem rastlosen Geldhunger in dem Privatunternehmer, von einer Vergiftung der öffentlichen Moral durch die freie Concurrenz, von dem wucherischen Spiel der Agiotage in dem Papiergeldwesen. In der Wirklichkeit aber giebt es nun einmal gute und schlechte, technisch kenntnißreiche und unausgebildete, eigennützige und gemeinsinnige Menschen unter den Privaten wie unter den Staatsbeamten. Eben deshalb, weil es, wie z. B. in dem Schulwesen, wo noch mehr von den Lehrern, als von den Schulgesetzen abhängt, auch in dem Eisenbahnwesen nicht an gewaltigen Unterschieden in den Persönlichkeiten der Einzelnen, wie der Collectivganzen fehlt, welche bei jeder Art der Einrichtungen ihre großen Wirkungen hervorbringen, so darf es gar nicht befremden, wenn der Eine sich aus Frankreich seine ganz richtigen Beweise etwa gegen eine Staatsbahn holt, die der andere in Belgien oder Deutschland für dieselbe hinsichtlich derselben Streitpunkte findet, oder wenn dieser die Schattenseiten der Privatbahnen in Amerika zusammenstellt, während Jener sie von Preußen aus mit rühmlichen Belegen überschüttet. Zu welchem Ergebniß sollen denn nur auch ganze Massen von richtigen statistischen Belegen führen, wenn man sich vorab nicht darüber verständigt, daß es nothwendigerweise entgegengesetzte Belege geben muß, weil es zweifelsohne Regierungen und Privatgesellschaften mit sehr verschiedenen Gesichtspunkten und Mitteln giebt!

Ich nehme durchaus keinen Anstand, bis zu einem gewissen Punkte hin in dieselbe Kategorie auch Thesen zu verweisen wie diese: die Privatunternehmer kalkuliren besser in ihren Entwürfen, sie bauen rascher und wohlfeiler, sie verwalten ökonomischer und umsichtiger, sie erzielen eine höhere Rente, sie entsprechen den Bedürfnissen des Verkehrs besser und billiger; oder der Staat baut solider, berücksichtigt in Allem entschiedener das Gemeinwohl u. s. w. Denn nur bis auf eine gewisse Tragweite hin müssen sich wegen der Natur des Ursprungs im Allgemeinen auch hier die charakteristischen Ergebnisse der auf den Eigenvortheil gerichteten Privatunternehmungen und andererseits die eigenthümlichen Erscheinungen herausstellen, welche mit der Thätigkeit der Staatsbehörden verbunden zu

sein pflegen. Dagegen reicht die Macht dieses Ursprungs der Thätigkeiten im Allgemeinen durchaus nicht so weit, daß die starke Wirkungskraft anderweitiger Faktoren, deren unterschiedsvolles Auftreten auf anderem Fundament beruht, wie insbesondere auf der Verschiedenheit der menschlichen Persönlichkeiten, im Amtskleide, wie im Privatkleide ohne bedeutsame Folgen verbleiben könnte. Auch in der Thätigkeit für Geschäfte des Eisenbahnwesens wird der Privatunternehmer durch den Sporn des Eigenvortheils getrieben, der Staatsbeamte durch das Gefühl der Amtsehre und der Pflicht. Es ist zuzugestehen, daß Jener, wenn er auch weniger Bedenken über die Geradheit der Wege erhebt, doch auch allgemeiner und heftiger die Mehrzahl der Menschen anzutreiben pflegt, als Dieser. Weiter aber auch nichts. Das Eigeninteresse drängt den Privatunternehmer zum richtigen Kalkül in lebhafter Weise; er muß so genau wie möglich die Rentabilität der Bahn zu bestimmen suchen, welche wohlgemerkt der Staat nicht einmal allein in Anschlag bringen soll; er muß einen möglichst sichern Voranschlag der Kosten des Unternehmens aufstellen. Warum sollte hier dem größeren Eifer, der gespannteren Aufmerksamkeit nicht das Richtigere durchschnittlich gelingen? Freilich auch nur durchschnittlich und so weit der Eifer reicht. Wie auffallend weit sind die Voranschläge selbst der englischen Privatbahnen Liverpool-Manchester, London-Birmingham, Birmingham-Liverpool oder der französischen St. Etienne-Lyon, Paris-Orleans, Paris-Rouen hinter den wirklichen Kosten zurückgeblieben, und haben nicht auch in Deutschland, z. B. in Preußen, unter 22 Privatgesellschaften 15 während des Baues noch weitere Anleihen machen und Prioritätsaktien ausgeben müssen? Um den Glauben an die allgemeine Sicherheit in der Vorausberechnung der Rentabilität von Privatbahnen zu beseitigen, könnte man ein sehr langes Register von aufgegebenen Eisenbahnprojekten zusammenstellen. Wir können uns indessen hier schon damit begnügen, auf unsere früheren Nachweise über die in der Wirklichkeit auch von so vielen Privatbahnen gegen alle Erwartung der Unternehmer erzielte geringe Rente zu verweisen, und zwar von Bahnen, zu denen man nach voller Kenntniß der Verpflichtungen geschritten ist. Auf eben diese früheren Nachweise können wir uns zurückbeziehen, um zu erhärten, daß durchaus nicht immer die Privatbahnen wohlfeiler hergestellt sind, wie die Staatsbahnen, wenn man denn einmal hier nur auf das bloße Resultat ohne alle Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse im Einzelnen blicken will. Im Großen freilich fällt der Durchschnitt zu Gunsten der Privatbahnen aus, indem die Summe der Bedingungen, welche zu Gunsten des Staatsingenieurs wirken, auf der andern Seite mehr als ausgeglichen wird. Die Staatsbeamten werden

zwar eher geringer besoldet, als die privaten Eisenbahnbeamten, sie können im Dienste nicht für sich die Erträgnisse jener wohlbekannten Nebenspekulationen erzielen, sie haben mindestens eine gleiche Kenntniß der Landesverhältnisse und haben in mancherlei Beziehung den Nachdruck der Staatsgewalt hinter sich. Aber sie werden auch nicht in erster Linie auf das finanzielle Ergebniß blicken, sondern vor Allem den dauernden, schul- und kunstgerecht durchgeführten Bau sich zum Ziele nehmen; sie müssen, während schon so manche vorgeschriebene Formen im Geschäftsgang mehr kostspielig als werthvoll sind, namentlich auch auf die Gebäude der Bahnhöfe u. s. w. Ausgaben verwenden, welche der Privatunternehmer, der in Allem Ersparniß vorab erstrebt, vermeidet. Man muß deshalb eigentlich sagen, die Staatsingenieure und die Civilingenieure stellen mit einer Eisenbahn gar nicht denselben Bau hin, und die Einen wie die Anderen könnten obendrein noch wohlfeiler bauen. Denn auch den Privatgesellschaften werden oft eine Menge von Ausgaben in den Concessionen für Dinge aufgenöthigt, die sie sicherlich, hätten sie freie Hand, durchaus unterlassen würden, weil sie für den nächsten Zweck der Bahnen gleichgültig sind. Aehnlich verhält es sich mit den Betriebs- und Verwaltungskosten, wo sich in den beiderseitigen Bahnverwaltungen analoge Triebkräfte geltend machen. Auch an dieser Stelle spricht der Durchschnitt, aber auch nur dieser, für die Privatverwaltungen; manche einzelne Staatsbahn hat Größeres geleistet, als viele Privatbahnen. Mag im Uebrigen das Ersparte in die Tasche der Privatunternehmer fließen und dem Publikum nicht unmittelbar zu Gute kommen, so muß man gleichwohl auch diese Ersparung an einem nicht nothwendigen Verbrauch immerhin als einen Vortheil betrachten. Dagegen hat es die Erfahrung hinlänglich bekräftigt, und es wird nur da, wo man sich dem Wahne hingiebt, daß die Verfolgung des Privatnutzens immer mit dem Vortheile des Publikums Hand in Hand gehe, mit allgemeinen Schlagwörtern bestritten, daß der Staat sich weit seltener berechtigte Vorwürfe gegen die Solidität des Baues hat zu Schulden kommen lassen, wie die Privatunternehmer, welche auch über die Dauerhaftigkeit ein Rechnungsexempel aufstellen können, und weiterhin, daß der Staat den niedrigeren Tarif theils wirklich aufstellt, theils aufstellen kann, weil für ihn der Gesichtspunkt, die höchstmögliche Dividende zu erlangen, weder wirklich maßgebend ist, noch maßgebend sein kann. Es giebt eben, wie schon früher bemerkt wurde, eine sehr bestimmte Gränze, an welcher das Herabsetzen des Tarifes und die Steigerung der Reineinnahme für den Privatunternehmer unbedingt aufhört. Diese Gränze kann für das Publikum noch gar wohl den empfindlichsten Druck enthalten und dem Privatbetrieb ganz unbillige Vortheile zuwenden. Es wäre Thorheit, darüber noch ein Wort zu verlieren, nach-

dem in Frankreich und namentlich auch in England, wo man das Rechnungsexempel über die Compatibilität des Gemeinwohles und des Privatnutzens in der Herabsetzung der Tarife längst auswendig kann, der Staat sich zum Einschreiten gezwungen sah, nachdem sich die Stimme der öffentlichen Meinung als machtlos gegen das Streben nach dem Privatvortheil erwiesen hatte und nachdem man es in Deutschland so ziemlich allgemein den Regierungen nur Dank weiß, daß sie die Bestimmung der Tarifsätze nicht den Rechnungen jenes Wahnes unbedingt überlassen haben. Gerade in dem durchschnittlich niedrigeren Tarif der Regierungen — gegentheilige Fälle giebt es auch hier — liegt ein Grund, warum die Staatsbahnen durchschnittlich geringer rentiren; ein anderer liegt darin, daß die Privaten eben überall nur die rentableren Linien für sich auswählten und der Staat dann, wollte er das vollkommenste Communicationsmittel allgemeiner machen, das in den Landesverhältnissen natürlich gegebene Netz vervollständigen, die minder ergiebigen Strecken von sich aus durchführen mußte. Und hier ist ganz allgemein darauf aufmerksam zu machen, was so viele Heißsporne gegen die Staatseisenbahnen irrthümlich oder klüglich übersehen, daß durch die Privatunternehmer allein nimmermehr die Verbreitung und Verallgemeinerung der Eisenbahnen in Europa eingetreten wäre, deren wir uns mit Recht erfreuen. Man wird gleich auf England verweisen. Aber abgesehen davon, daß es auch in diesem Lande eine sehr große Anzahl von projektirten Eisenbahnen giebt, deren Nothwendigkeit und Nützlichkeit man vor dem Parlamente erhärtet hatte, ohne daß man nachher zum wirklichen Bau geschritten ist, sind die englischen Eisenbahnen auf einem Boden entstanden, wo ein großer Kapitalreichthum von einem großen Unternehmungsgeiste geleitet wurde, wo ein ganz immenser innerer Verkehr die Privatindustrien zu diesen Communicationsanstalten in einem Maße nöthigte, das anderwärts eben fehlt. Auch weiß man zudem hinlänglich, wie sehr sich die Aktionaire dort in ihren Erwartungen über die Rentabilität getäuscht gefunden haben, wie stark der Andrang der Kapitalien abnahm, wie sehr sie sich dagegen auf die Bauten des Festlandes warfen, wo sie indessen — was man hin und wieder gewiß leider übersieht, so stark es an den Tag tritt — eben jene Bahnen aufsuchen, welche das nationale Handelsinteresse Englands fördern, ohne daß sie auch für den continentalen Staat geradezu die beste Trace wäre. Auch in Amerika herrschen Conjunkturen, die anderwärts gänzlich fehlen; so auch die Beweggründe, welche die Grundeigenthümer antreiben müssen, selbst mit Aussicht auf eine direkte Einbuße zu bauen, wenn man ohnedies da noch von bloßen Privateisenbahnen reden will, wo die Staatsregierung zwei oder selbst drei Fünftel der Aktien zeichnet.

Auch in Deutschland hat es eine Eisenbahnbauwuth unter den Privatunternehmern gegeben, auch hier ist sie durchaus abgekühlt. Schon die würtembergische Regierung hat vergeblich lange auf die Kraftentfaltung der freien Konkurrenz gewartet; in Sachsen griffen die Privaten allerdings die rentableste Linie Leipzig-Dresden heraus, die übrigen aber überließen sie dem Staate; auch in Frankreich, wo doch die Kammern die Propositionen der Regierung für Staatseisenbahnen mit einem Hinweis auf die Macht der Privatindustrie zurückgewiesen hatten, mußte gar bald die Regierung mit Anleihen und Zinsgarantien zu Hülfe kommen; welchen Beweis für das Stocken der Unternehmungen enthält denn das klägliche Eisenbahngesetz vom 11. Juni 1842! Nach diesem Gesetze (welches z. B. für die Bahn Paris-Straßburg Anwendung fand) hatte der Staat den Unterbau, die Gesellschaft den Oberbau und die Betriebsmittel zu besorgen.

Schon aus dem Vorstehenden wird der unbefangene Leser Belege genug für die Thatsache haben, wie weithin gerade auch in ökonomischen Fragen die Entschiedenheit eines im Allgemeinen bestimmten Standpunktes zur Unwahrheit und Kurzsichtigkeit in den einzelnen Stellen der Diskussion führen kann. Wir würden indessen doch nur ein sehr unvollständiges Bild von der Debatte in natura geben, wenn wir nicht neben die Punkte, bei denen es sich nur um exakt konstatirbare Zahlen oder um ganz allgemein bekannte Grundwahrheiten handelt, auch einen Nachweis stellten über das Verhältniß, in welchem die Erfahrungen des wirklichen Lebens zu den doktrinären Schlagwörtern stehen, die hier auffälliger Weise auch der geschäftskundige Kaufmann, der doch so gern die doktrinäre Theoriesucht dem Gelehrten an den Kopf wirft, gar gern, wenn's paßt, in den Mund nimmt. Da mir der Raum es nicht anders gestattet, so will ich nur eine einzelne Devise von den beiderseitigen Feldsprüchen herausgreifen.

F ü r die Privateisenbahnen wird hervorgestellt: das Privatinteresse des Einzelnen weiß allein die besten Wege und Stege industrieller Unternehmungen aufzusuchen und zu ergreifen; es ist in der Oberleitung der Eisenbahnen kräftig vertreten; da wird genau kontrolirt und kann kein aus der Persönlichkeit der Beamten hervorgehender Uebelstand lange sich breit machen.

Was sagt zu diesem landläufigen Satze die Erfahrung der Wirklichkeit, das Leben selbst?

„Das Eigeninteresse, welches den einzelnen Unternehmer in seinem eigenen Geschäft zur allbereiten Umsicht, zum Fleiß, überhaupt zur Anspannung aller Kräfte treibt, mindert sich — nothwendig gerade, weil es

weniger Eigeninteresse bleibt — mit dem Zutritt jedes neuen Associé. Wenn die Associés zu Millionen wachsen, leuchten die Nebelträume der Socialisten in die Augen; bestehen sie aus Tausenden, wie bei Privateisenbahnen, so besteht jene Hebelkraft, die in dem Einzelgeschäft den Privaten treibt, nur in einer sehr abgeschwächten Stärke; eine solche Gesellschaft ist eben nichts als ein kleiner Staat von Tausenden statt von Millionen. Verwalten sie denn selbst? Liegt der Betrieb wirklich in der Hand des Eigenthümers? Nein. Auch hier kommt, wie bei der Staatsbahn, Alles auf die Wahl des Direktoriums an. Wohl, man wird in der Privatbahn bedeutende Kapacitäten, hervorragende Autoritäten an die Spitze stellen; der Besitz einiger Aktien steht an der Stelle anderer unbestreitbarer Pflichtbande des Staatsbeamten. Nicht blos das natürliche und selbstverständliche Vertrauen, auch das Eigeninteresse treibt die Aktionaire dazu, den Direktoren, die das Beste verstehen, freiere Hand zu lassen. Schon deshalb wird auch jene Kontrole in der Wirklichkeit durchaus nicht mit auffälliger Schärfe gehandhabt. Und wer übt sie obendrein überhaupt aus? Dem Wortlaut des Statuts nach bildet die Generalversammlung der Aktionäre oder ein von ihr zu wählender Ausschuß die oberste und beaufsichtigende Behörde. Wer bildet aber diese Generalversammlung in der Wirklichkeit? Eine verhältnißmäßig immer äußerst kleine Zahl von Anwesenden, auf welche sich die Vollmachten zusammengehäuft haben. Kann es da noch Wunder nehmen, daß auch das Schlußresultat der Berechnung so empfindlich getäuscht hat! Welche Nachlässigkeiten in der Verwaltung, welche miserabeln und ungeheuren Betrügereien sind trotz jenem Hebel und seinen Wirkungen auf Privateisenbahnen in Frankreich, in Amerika, in England vorgekommen! Ja gerade auch England, wo die Hebel der Privatindustrie das Größte und Umfassendste wirken, gerade es hat jene Hudsoniade erlebt. Die fast unglaublichen und auf einer Staatsbahn rein unmöglichen Betrügereien Hudsons bewirkten in England einen wahren Sturm des Publikums auf die Herbeiführung einer gesetzlichen Kontrole des Staates. Während die Kurse der Aktien selbst solcher Bahnen rasch sanken, die gar nicht der Hudson'schen Verwaltung angehört hatten, gingen die Kapitalien lebhaft und nicht blos vorübergehend in die Staatspapiere über, auch wenn diese wirklich viel weniger rentirten. Bis zum November 1850 erhob sich der Kurs der dreiprocentigen konsolidirten Staatsschuldscheine von 83 auf 98 Pf. St.! Aber in Deutschland hat man ja doch so etwas nie erlebt? Nun, der Einwurf ist da, wo es sich nicht um die Geltendmachung nationaler Unterschiede, sondern um ein Rechnungsexempel über die Wirkungen des Privateigennutzes handelt, ohne alle Bedeutung. Indessen — bei aller Achtung vor der deutschen Redlichkeit und der humanistischeren Färbung un-

serer Bildung sei es gesagt — Spitzbuben giebt es doch überall, auch wissenschaftlich oder technisch routinirte Spitzbuben; das verkehrsbedürftige Publikum, wie der Aktionair thäte sehr Unrecht, wenn sie an dieser Stelle sich einer auf sehr reellen Gründen beruhenden Anerkennung für die großen Dienste entschlagen wollten, welche die Concessionsbedingungen so mancher deutschen Regierung geleistet haben, die keine Hudsoniade abgewartet hat.

Daneben wollen wir eine Probe von der Gegenseite her stellen.

Man macht gegen die Privateisenbahnen geltend: die Eisenbahnen haben als eine Institution für das Gemeinwohl nichts gemein mit jenen von den giftigen Trieben der Selbstsucht allein geleiteten Vernichtungskämpfen der freien ökonomischen Privatthätigkeit; auch auf diesem Gebiete führt die Firma der Privatkonkurrenz schließlich und thatsächlich zu einem Monopol, das dann so viel wie möglich das Publikum auszubeuten sucht.

Es wäre schlimm, wenn die freien Privatthätigkeiten der Einzelnen und der Vereine nicht auch für das Gemeinwohl gesunde Früchte zu Tage förderten, und wenn man Alles, was das öffentliche Wohl nahe berührt, nur durch eine Organisation und Leitung von Staatswegen zu erwarten hätte. Nie schließt der Mißbrauch den Gebrauch aus oder die falsche Anwendung eine richtige. Auch wo die Staatspolizei mit Allgewalt herrscht, ist doch das moderne Leben gerade in seinen wirthschaftlichen Erscheinungskreisen an tausend Stellen durchdrungen von gesunden Früchten der freien Privat- und Vereinsthätigkeit. Nicht diese, sondern der Geist der Selbstsucht in ihr oder eine falsche Ausdehnung derselben ist zu bekämpfen, gerade wie auch die Thätigkeit des Staates, wo sie an sich an ihrem Platze ist, von den schlimmsten Zugaben überwuchert sein kann. Von dem, was man eigentlich unter freier Konkurrenz der Privatindustrien versteht, ist zudem bei Privateisenbahnen gar nichts zu erkennen, so oft man auch das Wort im Munde führt. Es konkurriren wohl einmal vorher mehrere Privatgesellschaften um die Concession derselben Bahnlinie; ist diese aber einmal ertheilt, so wird entweder in der Concession selbst die Bedingung festgestellt, daß keine Konkurrenzbahn bewilligt werde, oder wo dies nicht geschieht, ist diese doch durchaus nicht zu erwarten. Die Privateisenbahn konkurrirt wohl — gerade wie die Staatseisenbahn — mit der Landstraße, dem Kanal oder einem Flusse, auch wohl für die Vermittlung weit entfernter Verkehrspunkte mit einer ganz andern entfernten Linie, aber von Paralleleisenbahnen, die neben einander aufgeführt werden, um die Preise einer einzigen Bahn durch Konkurrenz zu mäßigen, sind nur so ausnahmsweise ein paar Beispiele vorgekommen, daß man von ihnen ganz absehen kann. Wo sie — wie einige Male in Amerika und England, in Frankreich (Paris, Ver-

failles) — vorkamen, hatten sie nicht die Wirkungen der freien Konkurrenz, da gar bald eine Verständigung der konkurrirenden Gesellschaften herbeigenöthigt wurde, sondern sie haben nur ein grandioses Zeugniß geliefert, bis wie weit hin die freien Triebe der Selbstsucht mit dem Interesse des Publikums in Konflikt gerathen können: So kommt man also bezüglich der Privateisenbahnen aus dem Regen unter die Traufe, von den Schäden der freien Konkurrenz zu dem Unheil des gesetzlichen oder thatsächlichen Monopols? Auch dieses gebräuchlichste aller Schlagwörter steht hier theils an sich an einer falschen Stelle, theils verliert es mehr und mehr alle Bedeutung. Anstalten, welche, wie die Eisenbahnen, ununterbrochen dem gemeinsamen Bedürfniß Aller dienen müssen, stehen in einer sehr merklichen Weise unter dem Banne der öffentlichen Meinung des Publikums, wie der moralischen Einwirkung der allgemeinen Staatsgewalt, auch wo Privatunternehmer volle Freiheit für die Festsetzung der Tarife u. s. w. haben sollten. Wo man ihnen diese Freiheit in gutem Zutrauen nicht beschränkte und dann doch eine exorbitante Verfolgung eigennütziger Wege eintrat, ist die gesetzgebende Gewalt hemmend eingeschritten. Auch in England erließ das Parlament ein Gesetz, daß auf allen Bahnen eine Wagenklasse mit einem bestimmten niedrigen Tarife eingeführt werden müsse, ließ das Oberaufsichtsrecht des Staates praktisch werden u. s. w. Insbesondere auch in Deutschland haben die Regierungen nicht gezögert, gegen nachträglich hervorgetretene Auswüchse des Privateisenbahnwesens mit einer wohlthätigen Gesetzgebung einzuschreiten. So die preußischen Gesetze über Aktiengesellschaften vom 3. November 1838 und vom 9. November 1843, die österreichische Verordnung vom 16. Nov. 1851, „mit welcher eine Eisenbahnbetriebsordnung für alle Kronländer erlassen wird“ u. s. w., worin nicht blos die Tarife zu Gunsten des Publikums in Betracht gezogen werden, sondern — abgesehen von vielem Anderen — namentlich auch die Sicherung der Reisenden gegen jenen Leichtsinn der Privatbetriebsverwaltungen vorsorglich bedacht wird, welcher in Nordamerika und England so traurige Unglücksfälle herbeiführen konnte. Hat doch eben deshalb noch im Frühling dieses Jahres die würtembergische Regierung sich zu einer ganz detaillirten Verfügung „in Beziehung auf die bei Herstellung, Aufstellung und dem Gebrauch von Dampfkesseln zu beobachtenden Sicherheitsmaßregeln“ herbeigelassen. Sodann aber muß ja jede Gesellschaft von vorn herein die hoheitliche Concession des Staates nachsuchen, womit ihr nicht ein Gewerbsmonopol, sondern nur Sonderrechte ertheilt werden sollen, deren Ausübung der Staat an sie abtritt, und weil er dieselbe Leistung vollbracht sehen will, wie er selbst sie dargeboten haben würde, so werden die Pflichten der Gesellschaft und die Machtbefugnisse des Staates in Bezug auf die Ausübung jener

Rechte in dem Pflichtenheft festgestellt. Der erste Blick in diese Pflichtenhefte, wie sie insbesondere auch in den deutschen Staaten von 1836 an überall bei der Concession von Privatbahnen aufgestellt werden, kann jeden Unbefangenen überzeugen, wie wenig von der rücksichtslosen Ausbeutung eines thatsächlichen Monopols die Rede sein kann, und daß es die Staatsregierungen gar wohl verstanden haben, auch allen etwaigen Konflikten mit dem Polizei- oder Militairwesen genügend vorzubeugen.

Mit dieser Probe über die thatsächliche Bedeutung so vieler Sätze schreckbaren Klanges wollen wir uns begnügen. Aber zu welchem Schlußresultat führt uns denn diese Würdigung der Streitfrage?

Es läßt sich leicht zusammenstellen und wir brauchen dabei nur Einiges noch den vorstehenden Ausführungen ergänzend hinzuzufügen.

Man kann ganz besonders in ökonomischen Fragen nicht laut und wiederholt genug vor jenem Unverstand warnen, welcher, weil in einem Streite eine richtige Grundanschauung oder manches Gesunde im Einzelnen vertheidigt wird, auf der gegnerischen Seite nur Schlimmes und Falsches findet, und statt sich nachdenklich in die starke Seite der gegnerischen Position zu versenken, nur immer auf Widerlegung sinnt; das „Entweder-Oder," was auch eine beschränkte Energie in den Mund nehmen kann, verleiht dann die Glorie der Konsequenz. Sollte in der vorliegenden Frage nicht gerade der Umstand, daß so viele gedankenkräftige Einzelne und daneben ganze Massen für und gegen Privateisenbahnen, wie Staatseisenbahnen mit Gründen und Thaten Partei genommen haben, von vorn herein darauf hinweisen, daß es wohl auf beiden Seiten gerade auch vom Gesichtspunkte der Gemeinwohlfahrt aus Gutes zu vertheidigen und Schwaches oder Krankhaftes anzugreifen giebt, so daß es sich möglicherweise zuletzt wohl auch noch um eine Alternative, aber nicht um eine zwischen Gutem und Schlechtem, sondern nur zwischen Gutem und Besserem handeln werde?

Sollte die Thatsache, daß wir zuerst in großen Massen die Privateisenbahnen auftreten sehen, hernach aber auch Staatseisenbahnen und so, daß sie offenbar an Boden vergleichweise gewinnen, wirklich nur so zu erklären sein, daß man erst auf schlechtem Wege gewandelt und erst später zur guten Einsicht gekommen sei? oder liegt vielleicht gerade in dieser Zeitfolge eine ganz naturgemäße Entwicklung, die möglicherweise zugleich eine Aussicht in die fernere Zukunft eröffnet?

Sollte der Umstand, daß wir beide Arten von Bahnen neben einander bestehen und dem Verkehr Dienste leisten sehen, uns in Erwägung des sittlichen Berufes, dem der Nationalökonom seine Kraft weiht, zum energischen Kampf für die eine und gegen die andere antreiben? oder gehört vielleicht gerade dieses Nebeneinanderbestehen auch zu jenen gesetzmä-

ßigen Entwicklungsprocessen der wirthschaftlichen Welt, deren gesunden Gang wir alsbald erkennen, wenn wir als Schüler der Weisheit des geschichtlichen Lebens lauschen, statt es nach einer abstrakten Doktrin zu meistern?

Sollte die Thatsache, daß wir auch jetzt noch in diesem Lande die Privateisenbahnen das ganze oder das größere Terrain einnehmen oder behaupten sehen, während in jenem die Staatseisenbahn immer mehr Boden gewinnt, uns die auffällige Notiz zuwerfen, daß man hier klug und gut, dort dumm und übel verfährt? oder ist diese Verschiedenheit selbst nur das ganz natürliche Ergebniß einer überhaupt vorhandenen Verschiedenheit in den ganz allgemeinen Lebensbedingungen der einzelnen Völker?

Unsere ganze vorhergehende Ausführung giebt die Anhaltpunkte, warum wir mit Entschiedenheit die erste Hälfte in diesen Fragesätzen verneinen und die zweite bejahen. Insbesondere sind zahlreiche Belege geliefert worden, daß es mit den Staatseisenbahnen und mit den Privateisenbahnen, wie sie bestehen, nicht nur sich so wie mit allen praktischen Institutionen verhält, denen immer Manches mangelt, was die theoretische Einsicht als das Richtige und Beste bezeichnet, sondern daß wirklich auch auf beiden Seiten sowohl Gutes als Uebles bei einem Vergleiche nachzuweisen steht, und daß man mithin wohl Beides gegen einander abzuwägen, nicht aber das Eine oder das Andere allein zu bekräftigen und abzuleugnen hat. Daß die Privateisenbahnen vorangeschritten sind, und zwar durch Privatunternehmungen, die viel umfangreicher, als die später aufgetretenen mit Sonderrechten ausgestattet waren, ist das natürliche Ergebniß eines bis jetzt überall in der Geschichte bewahrheiteten Entwicklungsgesetzes, wonach von monopolisirten, durch die Aussicht auf großen Gewinn für die große Arbeit und das starke Risiko in ganz neuen Unternehmungen ermuthigten und gestählten Privatkräften auf wirthschaftlichem Gebiete der Dienst der Sappeure für die Kolonnen des großen Heeres, der Squatter für die Reihen der nachrückenden Kolonisten geleistet wurde, bis sie durch die Macht der gewöhnlichen Kräfte ersetzt werden konnten und eben deshalb auch der Rechtstitel erlosch, den die Rücksicht auf das Gemeinwohl ausgestellt hatte. Und wer nicht blos ein Freund der Staatseisenbahnen, sondern auch ein Freund der Eisenbahnen überhaupt ist, sollte nimmer in Abrede stellen, daß wir ohne die Privateisenbahnen, ich will nicht sagen, noch gar keine Eisenbahnen haben würden, sicherlich aber uns nur einer um Vieles geringeren Strecke von Schienenwegen erfreuen würden, als welche gegenwärtig nach Abzug der Privateisenbahnen verbleiben würde. Wie sehr wir sodann es entschieden in Abrede stellten, daß man von einer Konkurrenz der Privateisenbahnen in dem gewöhnlichen Sinne des Wortes Konkurrenz reden könne, so besteht dagegen unleugbar eine Konkurrenz der Staatseisenbahnen

und der Privateisenbahnen vor dem vergleichenden Urtheil der öffentlichen Meinung, welche nicht nur an sich und auf jedem einmal erreichten Stande in der Beschaffenheit dieses Transportmittels ungemein stark zu Gunsten des Verkehrs wirken mußte, sondern auch die Quelle jener rivalisirenden Bestrebungen wurde, denen wir insbesondere auch den technischen Fortschritt ebensowohl, wie den Eifer, das möglichst große Gute dem Verkehre zu leisten, verdanken. Das Nebeneinanderbestehen der Privatbahnen und der Staatsbahnen ist so wenig ein Uebel, daß wir ihm vielmehr weit entschiedener, als irgend einem andern Umstande selbst die gute Frucht verdanken, daß auf keiner Seite die mit der Natur solcher Staatsanstalten, wie solcher Privatunternehmungen an sich zusammenhängenden Mißstände und Schäden in der zu erwartenden Stärke und Ausdehnung haben hervortreten sehen. Es hat auf den Privateisenbahnen der Eigennutz sich dämpfen müssen und den unergründlichen Rückhalt für übertriebene Berechnungen verloren, und auf den Staatseisenbahnen konnte die Heilighaltung der Beamteneinsicht und das Phlegma des Pflichtdienstes nach dem überkommenen Reglement keinen Raum gewinnen. Und glaube man doch ja nicht, daß die territoriale Verbreitung beider Arten von Bahnen blos das Ergebniß einer zufälligen Klugheit oder Dummheit, oder der Chance zeitweilig rivalisirender Kraftanstrengungen sei. Man wird vielmehr leicht im Großen und Allgemeinen den naturgemäßen Standort jener erkennen. Wo nach Gesetz und Erfahrung die allgemeine Staatsgewalt für die Lösung auch der größten wirthschaftlichen Probleme, an denen das Gemeinwohl lebhaft betheiligt ist, das Feld der privaten und Vereins-Industrie frei zu überlassen gewohnt ist und starke und tüchtige Privatindustriekräfte überall bereit sind, Hand an's Werk zu legen, — wie in Nordamerika, in England, in der Schweiz, — da ist sicherlich die Privateisenbahn eben so natürlich aus den allgemeinsten Lebensbedingungen erwachsen, als wie wir dasselbe für die Staatseisenbahn z. B. in Belgien oder Oesterreich schon früher geltend machten. In Deutschland, wo neben starken Regierungen eine tüchtige Privatindustrie immer thatkräftiger sich bewährt und wo man mit sehr vereinzelten Ausnahmen von den Eisenbahnen her weder über die Vielbegehrlichkeit des Fiskus, noch über die Unersättlichkeit und Trugsucht der Geldmenschen zu beklagen Veranlassung gefunden hat, haben die Privatkräfte und die Staatsregierungen zugleich eine energische Aktion an den Tag gelegt. Die Geschichte der französischen Privat- und Staatseisenbahnen ist eine Geschichte Frankreichs unter Louis Philipp und Louis Napoleon im Kleinen. Die Julireregierung zeigt 1837 und 1838 einen guten Willen und Einsicht — aber mit Schwäche. Die Kammern rufen die weltbeglückenden Principien auf die Tribüne und votiren im Hinblick auf gute Geschäfte. Dann kommt der

Geldhunger, die Schwindelei, die Hazardsucht der hohen Bourgeoisie mit ihrer Impotenz auf dem Felde der Arbeit zu Tage und der Staat kommt in immer kläglicherer Weise dem laufenden Geschäftsjammer zu Hülfe. Louis Napoleon spielt auch in der Eisenbahnfrage gegen die Bankokratie erst mit den arrières pensées eines socialistischen Louis XIV.; dann stehen beide Mächte auf dem Fuße des bewaffneten Friedens; dann bringt das starke Bedürfniß die herzliche Versöhnung zu Stande. Der demokratische Kaiser gewinnt die Arbeiter, denen er Lohn verschafft, gewinnt die Börse, indem er die Bande zwischen Staat und Eisenbahn abwickelt, gewinnt Geld für dies Geschäft. Es fehlt schließlich nicht die eiserne Stirne des Moniteurs, in welchem, obwohl gerade die kaiserliche Regierung auch die Staatsrechte auf die Eisenbahnen an Private fort und fort abtritt, das Publikum (Januar 1853) vor den verläumderischen Gerüchten über die Verschmelzung der großen Privat-Eisenbahnverwaltungen mit der Versicherung gewarnt wird, daß die Regierung so etwas im Interesse des Publikums nie zulassen werde.

Bei aller Unbefangenheit und Bereitwilligkeit indessen, mit welcher man das Gute in jeder Art von Eisenbahnen, wie selbst das Gute anerkennen mag, welches aus ihrem Nebeneinanderbestehen hervorgeht, und trotz der naturgemäßen Entstehung beider Arten aus den allgemeinen Lebensbedingungen der verschiedenen Länder wird man doch die Ueberzeugung gewinnen von einer bevorstehenden Entwicklung in diesem Verhältniß der Art, daß im Verlaufe der Zeit, die freilich nicht, so wenig wie das in dem Postwesen der Fall gewesen ist, nach ein paar Jahren oder Jahrzehnten bemessen werden kann, die Privateisenbahnen in Staatseisenbahnen sich umwandeln werden. Ich will selbst nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, wie sehr verschieden das Ressort der Staatsverwaltungen in den einzelnen Ländern ist, wie sehr groß der Unterschied ist, in welchem sie sich sogar an so allgemeinen Dingen, wie am Schulwesen, an der Kirche u. s. w., betheiligen, so daß sich gerade auch mit Rücksicht auf diese Verschiedenheit hier die Staatsbahn und dort die Privatbahn ganz natürlich eingestellt hat. Ja, es könnte selbst in Staaten, wo der Geschäftskreis der Staatsregierung sehr groß ist, als ein werthvolles Ergebniß der Privateisenbahnen erscheinen, daß auch Private im Dienste für ein großartiges öffentliches Interesse eine große Thatkraft sich stählen, — dennoch wird diese Entwicklung nicht ausbleiben. Offenbar ist die allgemeine Grundanschauung über das Wesen der Eisenbahn, als einer nationalen Institution zur Verkehrserleichterung des Volkes, deren Wichtigkeit die Verfolgung jedes anderen Nebenzweckes ausschließt, wie sie die Vertheidiger der Staatseisenbahn zum Ausgangspunkt ihrer Begründung nehmen, die richtigere. Offenbar kann es durchaus nicht in Ab-

rede gestellt werden, daß die Privatunternehmer, indem auch sie diesem Zweck dienen, doch daneben ihren Privatvortheil wenn auch nicht zunächst oder gar allein in's Auge fassen, so doch mindestens auf gleiche Linie stellen. Bei Institutionen aber von einer solchen Bedeutung, deren Benutzung tagtäglich allgemeiner wird, so daß sie so zu sagen in die Reihe der nothwendigen Befriedigungsmittel allgemeiner Bedürfnisse eintreten und von denen man mehr und mehr nicht blos die direkten, sondern auch die indirekten Dienstleistungen mit Staunen wahrnimmt, — bei solchen Institutionen wird nothwendig im Verlaufe der Zeit das öffentliche und allgemeine Bedürfniß auf die Ausschließung jedes Gedenkens und jeder Handhabe zur Verfolgung eines andern Zweckes drängen, als des einen: mit dem unbedingt nothwendigen Kostenaufwand dem allgemeinen Bedürfniß zu dienen. Man wird Alles fern zu halten suchen, was die Eisenbahn unter den Gesichtspunkt eines Selbstzweckes, eines Gegenstandes der Privatspekulation, stellt. Man wird sich gegen eine Dividende des Eisenbahnbetriebs erheben, wie man es für den Bau unerträglich finden wird, daß nur die Hoffnung auf Gewinn oder auch nur die Gewißheit über den Ersatz aller Kosten entscheide, gerade so wie man ja auch, zufrieden, wenn durch Zölle die Unterhaltungskosten gedeckt wurden, auf eine Rente von Landstraßen und Brücken zu verzichten für gut befunden hat, geschweige denn, daß man die Rückerstattung der Anlagekosten verlangt hätte. Die Staatsverwaltung wird so gut, wie in der Errichtung und Erhaltung der Landstraßen, die Kraftwirkungen der Privatindustrie nicht vermissen lassen, weil sie, gerade wie bei den Landstraßen, den Ansprüchen der öffentlichen Meinung über die Unverträglichkeit eines besonderen Gewinns gerecht werden kann und sogar auch der Trieb der Eigeninteressen in sie selbst kommt, sobald die indirekten Wirkungen der Eisenbahnen für den Staat und seine Finanzen klar herausgestellt sind. Aber, wird man uns sagen, wo bleibt denn die Berücksichtigung jenes Hinweises auf das verschiedene Ressort der allgemeinen Staatsgewalten in den einzelnen Ländern, der sich ja doch sogar auf Kirche und Schule bezog? Ist denn das nicht gerade das Kreuz und die Plage der Nationalökonomen, wie der Staatsregierungen, daß die Gränze nicht aufzufinden ist, wo auch in dem Staate, der den Privatkräften das Meiste überläßt, unbedingt die Staatsleistung zu beginnen, die Privatleistung aufzuhören hat? Diese Gränze ist, wie ich meine, zu bestimmen, und zwar ganz genau. Sie steht im weitesten Wurfe da, wo die fakultative Benutzung der Leistung von Seiten des Publikums aufhört und die nothwendige und unumgängliche an ihre Stelle tritt. Mag z. B. im Volksschulwesen die Privatthätigkeit noch so Umfassendes und Tüchtiges leisten, mag sie selbst ohne alle Staatsschulen allein wirksam sein, das Ein=

greifen des Staats wird unumgänglich, sobald ein gesetzlicher Zwang für den Schulbesuch festgestellt wird. Der Staat muß dann Garantie leisten, daß normale und gesunde Leistungen dargeboten sind; es müssen dann Staatsanstalten dieselbe Aufgabe zu lösen suchen, welche die Privatschulen besorgten, oder diese bleiben bei der allseitigen Ueberwachung und eingreifenden Regulirung von Seiten des Staates nur dem Namen nach Privatschulen. Es verhält sich mit den Eisenbahnen gerade so, nur daß hier in keiner Weise von einem Nebeneinanderbestehen von Privat- und Staatsunternehmungen zur Lösung derselben Aufgabe die Rede sein kann. Je mehr die Benutzung der Eisenbahn thatsächlich zu einer ganz allgemeinen Nothwendigkeit wird, um so mehr muß der Staat die alleinige Berücksichtigung der öffentlichen Interessen durch sein Einschreiten zum obersten Maßstab dieser Anstalten zu machen suchen. Er wird entweder mit einem Male die Privatunternehmung in eine Staatsanstalt umwandeln, — welchem Falle überall in den Concessionsbedingungen genugsam die Möglichkeit erhalten ist, — oder die Umwandlung wird allmälig vor sich gehen, indem die Staatsregierung so vielfältig und durchgreifend gesetzlich einwirkt, daß einestheils die Privatunternehmung jeder Reiz schließlich entzogen ist, anderntheils aber sie nur nominell noch vorhanden ist und nur als eine eigenthümliche Staatsanstalt neben den gewöhnlichen Staatsverwaltungszweigen dasteht. Die Sache unbefangen beurtheilt, können wir das Geständniß nicht zurückhalten, daß wir bereits mitten in dieser Entwicklung stehen, und nicht blos deshalb, weil die Menge der Staatsbahnen stark zunimmt. Schon jetzt sind die meisten Privateisenbahnen keineswegs monopolisirte Gewerbsunternehmungen von Privaten, sondern stellen sich als ein neues, dem modernen Volksleben eigenthümliches Arrangement zur Durchführung von Staatszwecken unter Oberleitung der Staatsbehörde dar, die sich bereits sogar an vielen Orten einen gewissen Ueberschuß der finanziellen Erträgnisse in die Staatskasse abliefern läßt. Es ist eben auch jene Nothwendigkeit, welche alle fakultative Wahl in der Benutzung der Eisenbahnen, wo sie bestehen, ausschließt, im besten Zuge, sich dem allgemeinsten Verständniß aufzunöthigen, da man weder für den Gütertransport an eine andere Beförderungsart denken kann und im Personentransport nicht nur alle anderweitige Konkurrenz aufgehört hat, sondern auch selbst der Handwerksbursche, sofern er nicht unterwegs zugleich das Gewerbe des Bettlers betreibt, über größere Entfernungen durch seine eigenen Füße nicht so wohlfeil hinweggetragen wird, als durch die Eisenbahn.

Nach der Erörterung dieser Hauptfrage zur Beurtheilung des Verhältnisses der allgemeinen Staatsgewalten zu den neuen Verkehrsmitteln verbleibt uns noch übrig, dem Leser wenigstens in Kürze einige

anderweitige Betheiligungsweisen des Staates an den Privateisenbahnen vorzuführen. Auch hier wird sich uns alsbald gar mancher Beleg darbieten, wie wenig die Privateisenbahnen fast überall von vorn herein der Art angelegt sind, daß sie den Charakter reiner Privatunternehmungen erkennen lassen, selbst wenn man ganz davon absieht, daß schon die überall nothwendige Ausübung der Staatshoheitsrechte in dem Erlaß eines Expropriationsgesetzes zu Gunsten der Privateisenbahnen die öffentliche Anerkennung einer berechtigten und zugestandenen Geltendmachung von Gesichtspunkten der eigentlichen Privatspekulation geradezu unmöglich gemacht. Eben darauf weisen die Voruntersuchungen, die Zollbegünstigungen u. s. w. hin, welche der Staat so oft auch für das Zustandekommen von Privatbahnen hat eintreten lassen. Doch haben auch dergleichen Subventionen nicht hingereicht, um Privateisenbahnen überall da in's Leben zu rufen, wo sie räthlich oder erwünscht erschienen. Wie man wegen der jeweilig besonderen Lebensbedingungen eines einzelnen Staates keinen überall gültigen Beweis z. B. zu Gunsten des Privatvolksschulwesens oder der konsequenten Freiheitsprincipien damit allein geliefert hat, daß man zeigt, wie irgend ein einzelner Staat mit einer ganz besonderen Kraftgestaltung der Individuen, mit einer singulären Begabung des Territoriums auf einer bestimmten Stufe der Ausbildung in der Gewerbs- und Handelsthätigkeit, mit einer speciellen Ausrüstung der Kapitalkräfte u. s. w. sich gut dabei befindet, so hat sich auch die Erwartung getäuscht gesehen, daß deshalb, weil etwa in England ein durchgeführt vollständiges Netz von Privateisenbahnen in zweifelloser Entwicklung begriffen war, dieselbe Erscheinung auch in allen anderen Staaten nothwendig eintreten werde. Nachdem aber sogar in England die Erwartungen auf eine hohe Rente von den in den Privateisenbahnen angelegten Kapitalien empfindlich getäuscht war und die öffentliche Meinung, wie die Staatsregierungen in anderen Ländern gleichwohl das neue Verkehrsmittel einbürgern oder ausdehnen und erweitern wollten, so mußte man, sofern die Privatunternehmungen unter den gewöhnlichen Bedingungen ausblieben, überall da zu neuen Unterstützungsmitteln greifen, wo man Staatsbahnen überhaupt nicht bauen wollte oder wegen finanziellen Druckes nicht bauen konnte. Oefter fand sich eine Regierung wohl nur deshalb von einem umfassenderen Entschlusse abgezogen, daß Privatunternehmungen bereits die rentablesten Linien occupirt hatten, und während die Durchführung eines vollständigen Netzes im Interesse des Gesammtlandes von ihnen nicht zu erwarten stand, konnte doch auch der Staat keinenfalls mehr eine Ausgleichung zwischen

Gewinnsten von den rentableren Linien mit Verlusten von den schlechteren so auszugleichen suchen, wie man das z. B. in einzelnen Postcursen bewährt und annehmbar hatte finden können.

Wäre hiermit blos eine Schilderung oder eine Erklärung gegeben und nicht zugleich auch ein gewisser Zwang der Situation erkennbar gemacht, so würde man es gleich befremdlich finden, warum man übersehen habe, daß in Unternehmungen von bedeutendem Umfang die größte Einfachheit und Klarheit der Sachlage immer die besten Erfolge verspricht und warum man nicht von vorn herein mißlicher Früchte aus zwitterhaften Verbindungen in der Anlage und Ausführung sich versichert gehalten. Um so weniger wird es dagegen auffallen, daß gerade die einfachste Art unter den Unterstützungsweisen des Staates am entschiedensten und nachhaltigsten durchgeschlagen hat, gleichviel ob sie gerade sich mit den allgemeinen Landesinteressen besser vertrug, als eine andere.

Die Staatsregierungen haben Privateisenbahnen einmal so zu fördern gesucht, daß sie den Privatgesellschaften verzinsliche Darlehen machten. Diese — besonders in Frankreich vorgekommene — Weise hat nicht nur ihren Zweck nicht erreicht, sondern mußte ihm sogar geradezu entgegenarbeiten. Denn es fehlte nicht an Kapitalkräften, sondern am Vertrauen auf eine ergiebige Rente bei solchen Bahnen. Dieses Vertrauen aber wurde in den Augen der Kapitalisten nicht nur schon dadurch noch geschwächt, daß ein solches Staatsdarlehen überhaupt mangelnde Privatkapitalien zu ersetzen bestimmt war, sondern die Privatunternehmung hatte dann ja auch jedenfalls vorab von dem unsicheren Reinertrag eine sichere Zinsschuld abzutragen, die jenen, der eben von vorn herein als klein erwartet wurde, gänzlich verschlingen konnte. Dagegen hat eine Gesammtsumme von Aktienkapitalien doch dasselbe Loos zu theilen und wird keinenfalls dem einen Theil eine etwaige kleine Rente noch verkümmern können. Namentlich die französische Regierung kam deshalb nach manchen anderen Versuchen schließlich zu einer anderen Unterstützungsweise, nämlich dahin, daß sie die Ausführung eines Theiles vom Bau (besonders des Unterbaues) übernahm und im Uebrigen die Privatgesellschaft gewähren ließ. Mit diesem Geschenke, über dessen Natur so wenig wie über ein anderes einfaches Geschenk etwas zu erklären ist, hatte sie aber nur eine stets steigende Begehrlichkeit der Privatgesellschaften wach gerufen, welche kein Bedenken trugen, die Regierung, weil sie zur Vollendung einer stockenden Unternehmung beigetragen, als engagirt für die Befriedigung ihrer Wünsche und Forderungen anzusehen. Eine andere Unterstützung besteht darin, daß der Staat einen natürlich erheblichen Theil der Aktien zeichnet, und zwar so,

daß er dabei ganz in die Stellung und Rechte der Privataktionäre eintritt. Daß damit die Staatsregierung einigermaßen aus ihrer gewöhnlichen Stellung heraustritt, liegt auf der Hand. Eben deshalb konnte diese Art, in welcher besonders auch Gemeindebehörden sich oft bei Privateisenbahnen betheiligt haben, da am meisten Eingang finden, wo die Staatsregierung eine Art Mittelstellung unter einer noch höheren Gewalt einnahm. Wirklich ist sie nicht nur bei den Staatenregierungen der nordamerikanischen Union sehr gebräuchlich gewesen, sondern gegenwärtig auch von den Kantonsregierungen der schweizerischen Eidgenossenschaft in starkem Umfang beliebt worden. In diesen Ländern tritt denn auch die Schattenseite weniger stark hervor, welche freilich fast allen hier erwähnten Mitwirkungen des Staates bei Privatunternehmungen etwas anklebt, nämlich daß die freie Bewegung der Privaten durch diese Genossenschaft des Staates theils sich gedrückt fühlt, theils wirklich gehemmt wird. Im Uebrigen kann auch dieses Mittel nur eine fehlende Theilnahme der Kapitalisten ergänzen, nicht sie hervorrufen. Die Staatsregierungen haben sodann auch weiterhin eventuell unverzinsliche Darleihen gegeben, indem sie einen Theil der Aktien nahmen, aber zu Gunsten der übrigen Aktionäre, so lange als der Reinertrag eine gewisse Höhe nicht erreicht habe, auf eine Rente von denselben verzichteten. Diese an sich schon weit gehende Unterstützungsweise mußte gewöhnlich ziemlich entschieden den Charakter eines einfachen Geschenkes an die Aktionäre anzunehmen bereit sein, weil erfahrungsmäßig immer mit der Steigerung der Staatsleistungen das Mißtrauen der Aktionäre auf die Rente der Eisenbahn gewachsen ist. Die Regierungen mußten sich um so mehr herbeilassen, auch der ängstlichsten Berechnung eine befriedigende Sicherheit zu gewähren, als es eben an sich schwierig festzusetzen ist, um wie Vieles durch die Verzichtleistung des Staates auf eine Rentirung seiner Aktien die Rente der Privataktien gesteigert wird.

Wie wenig mit allen diesen Unterstützungen das Zutrauen und die Unternehmungslust da herbeigeführt werden, wo sie einmal aus irgend welchen Gründen nicht von selbst vorhanden sind, darüber hat unter anderen auch in Deutschland die sächsische Regierung eklatante Erfahrungen sammeln können. Nachdem sie mit unermüdlichem Eifer die ganze Reihe der vorstehenden Staatsleistungen erschöpft hatte, mußte sie schließlich doch die Leitung von Staatswegen übernehmen.

So greifen denn die Staatsregierungen jetzt gewöhnlich zu dem einfachen Mittel der Garantie eines Zinsminimums. Auch in diesem Verfahren ist noch in so weit ein Unterschied hervorgetreten, als man entweder den Privataktionären einfach eine Zinsrente etwa von 4 %

des eingelegten Kapitals garantirte, im Uebrigen aber die Privateisenbahn wie eine andere ansah und insbesondere also auch den Privaten jede etwaige höhere Rente unverkümmert überließ, oder man garantirte wohl ein Zinsminimum, sicherte aber von dem darüber etwa hinausgehenden Erträgniß den Privatkapitalien nur einen Theil zu und reservirte den andern Theil für den Staat als eine Prämie für das Risiko, das er mit der Garantie eines Zinsminimums übernommen. Die letztere Verfahrweise hat man im Gegensatz zur ersteren, als der einfachen Zinsgarantie, das System der Partialen genannt. Bei dieser letzteren Unterstützungsweise sind offenbar die Chancen für den Staat günstiger und für die Privaten minder lockend. Eben deshalb wird dabei aber auch der nächste Zweck der Staatsunterstützung, die Herbeilockung der Privatkapitalien, immer leichter fehlschlagen. In beiden Fällen kann der Staat, welcher eine Eisenbahn errichtet wissen will, ohne die Mittel oder den Willen zum Selbstbau und Selbstbetrieb zu haben und ohne Privatkapitalien finden zu können, die bereitwillig zum ganzen Risiko der Unternehmung wären, hoffen, entweder eventuell von jeder Zinszahlung befreit zu bleiben oder doch nur einen Theil der Zinsen tragen zu müssen, oder endlich im schlimmsten Fall doch die Privatkapitalien zu einem niedrigeren Zins gefunden zu haben, als er bei einer einfachen Anleihe hätte gezahlt werden müssen. Das System der Partialen hat aber, wie gesagt, zumal in einer Zeit, wo so viele Kapitalverwendungen mit geringem Risiko sich darbieten, an sich schon so wenig Lockendes für die Privatkapitalien, die sich auch vielen für die Rentenberechnung gesicherten Bahnen zuwenden können, und obendrein schreckt zugleich der vom Staat allein oder in Verbindung mit ihm bewirkte Bau und Betrieb so sehr zurück, daß es in der Praxis weder vielen Anklang findet, noch die erwarteten Früchte zu bringen scheint. Die eidgenössische Bundesregierung schlug es vergeblich den Räthen vor; bei der italienischen „Centraleisenbahn" kam es zur Anwendung, aber die betheiligten fünf Regierungen mußten in der Concession vom 26. Juni 1852 nicht nur den Bau und Betrieb der Privatgesellschaft ganz frei überlassen, sondern auch 4 % für das Anlagekapital und noch 1 % obendrein zur Amortisation garantiren! So ist denn die einfache Zinsengarantie übrig geblieben und diese hat allerdings den nächsten Zweck erreichen lassen, wird auch gegenwärtig an vielen Stellen mit alsbald eintretendem Erfolge angewendet. Wenn wir sie eben deshalb mit ein paar Worten mehr besprechen wollen, so mag doch zur Rechtfertigung derselben ganz im Allgemeinen das vorausgeschickt werden, daß sie eben überall nothwendig gewesen zu sein scheint, wenn der Staat überhaupt die betreffende Eisenbahn erhalten wollte, und daß wir, wenn die Alternative so steht: entweder keine Eisenbahn oder eine

Privateisenbahn mit Garantie eines Zinsenminimums abseiten des Staates — unserer Erwägung nach für das letztere uns aussprechen müssen. Und von diesem Standpunkt scheint allerdings durchweg die Beurtheilung ausgehen zu müssen. Doch ist auch die Erwartung, daß man auf diese Weise die Kapitalien zu einem etwas niedrigeren Zinsfuße erhalten werde, als er gewöhnlich für die einfache Staatsanleihe dargeboten werden muß, allem Anschein nach nicht unerfüllt geblieben. Man darf sich hierbei nur nicht etwa dadurch irre machen lassen, daß die meisten Staaten, sofern es sich nicht um Bahnen handelte, an deren Zustandekommen sich ein anderweitiges starkes Interesse großer Kapitalbesitzer knüpfte oder die an sich eine sehr gute Aussicht auf eine höhere Rente gewährten, — wie z. B. bei der böhmischen Bahn Zittau-Reichenberg, für die Oesterreich nur 3 % garantirte — gewöhnlich 4 %, oft aber noch einen höheren Zins im Voraus garantiren mußten, von dem nicht immer der über 4 % hinausgehende Theil ganz zur Amortisation des Kapitals bestimmt war. Denn in allen diesen Fällen würden allerdings doch dem Staat die einfachen Anleihen noch theurer zu stehen gekommen sein. Vergleicht man z. B. im Jahre 1850, wo mehrere solcher Zinsgarantien von 4 % geleistet wurden, den Kurs der Staatsanleihen auf den Geldmärkten, so findet man, daß z. B. im Oktober unter den 5procentigen nur die belgische Staatsschuld al pari stand; dagegen war der Kurs der 5procentigen österreichischen Metalliques 95, der französischen Papiere 94—93, der Toskana's 87, der sardinischen gar nur 85. Ebenso stand die 4procentige Schuld Rußlands, Baierns, Hollands, Hessen-Darmstadts nur 89; die Oesterreichs 74 u. s. w. Darnach hätte man die einfache Anleihe wenigstens mit 5 bis 5½ % verzinsen müssen. Freilich sind denn seit dem Anfang des Jahres 1852 die Zinskurse stark gefallen, indessen doch auch da noch keineswegs durchschnittlich auf 4 %. Das Beispiel der dreiprocentigen englischen Konsols, von deren Stand wir früher sprachen, ist eben vereinzelt und muß es bleiben, weil die in denselben angelegten großen Kapitalien nicht über die Gränze gehen wollen und schon auf englischem Boden jedes Risiko scheuen. Wenn wir zu diesem Vortheil der Zinsgarantie dann noch hinzufügen, daß sich der Staat gewöhnlich mit derselben noch den unentgeltlichen Erwerb der Privateisenbahn nach einer längeren Reihe von Jahren sichert, oder diesen Erwerb sich wenigstens bedeutend erleichtert, so sind damit freilich dann auch die günstigen Seiten dieses Verhältnisses erschöpft; denn die vielen Recommandationen, mit denen man außerdem diese Zinsgarantie gleichsam zu feiern bemüht gewesen ist, halten bei näherer Betrachtung durchaus nicht Stich.

Zwar darauf können wir kein besonderes Gewicht legen, daß der Staat bei diesem Verfahren die Aussicht auf eine Benutzung der sicherlich

noch zu erwartenden außerordentlichen Fortschritte in der Technik des Eisenbahnwesens, welche namentlich auch zu bedeutenden Kostenersparungen führen werden, für eine lange Reihe von Jahren aus der Hand gebe; denn diese Wahrheit richtet sich gegen die Concession von Privateisenbahnen überhaupt. Und auch jenen Haupteinwand gegen die Zinsgarantie möchten wir nicht besonders betont wissen, daß der Staat nur die schlimmen Chancen, — bei einem Ausfall in der Zinsrente — nicht aber auch, wie es billig und recht erscheine, auch die guten — bei einem Ueberschuß des Reinerträgnisses etwa über 4 % des Anlagekapitals — für sich habe. Denn wenn man einmal die Eisenbahnen als eine der großartigsten Institutionen für die Förderung des Gemeinwohles in unserer Zeit anzusehen willens ist und unbedingt den Charakter einer nationalen Einrichtung für sie in Anspruch nimmt, so muß man auf der einen Seite von der Staatsregierung gern jeden Gedanken an einen besondern Reingewinn von der Eisenbahn nach den Gesichtspunkten der Privatspekulation fern gehalten sehen, und kann es andererseits nicht als ein Uebel betrachten, wenn eine Regierung unabsehbare indirekte Erfolge und Nutznießungen mit einem im Verhältniß doch immer kleinen direkten Opfer erkauft. Dagegen ist es offenbar eine reine Illusion, wenn man wohl durch die Staatsbahn mit ihrer Anleihe, nicht aber durch die Privateisenbahn mit dieser Zinsgarantie ein sofortiges oder eventuelles Wachsthum der Staatsschuld bewirken will; denn in beiden Fällen hängt Alles in dieser Frage von dem Erträgniß der Bahn ab. Auch ist es sicherlich nichts weniger, als ein Vortheil, daß durch die Zinsengarantie die Kapitalisten, ohne sich viel mit eigenen Untersuchungen über die Rentabilität beschäftigen zu müssen und ohne ein Risiko zu tragen, in den gesicherten Genuß einer Rente mit der frohen Aussicht auf weitere Dividenden gesetzt werden. Denn es ist nicht nur sehr überflüssig, von Staatswegen für die behagliche Sicherheit der Kapitalisten zu sorgen, es geht auch auf diese Weise gerade die heilsame Anregung für eine Selbstthätigkeit der Geldbesitzer verloren. Es wird weiterhin auch dem ganzen Geschäft der eigentliche Charakter einer associirten Privatunternehmung geraubt, der dem Staate die guten Früchte der Privatthätigkeiten erwirkt, der Charakter einer freien Vereinigung der Einzelnkräfte auf ein großes Ziel hin, die von dem Bewußtsein erfüllt ist, die lockenden Gewinnste gerade auch nur durch eine gemeinsame Uebernahme der Gefahr und durch Niederkämpfen aller Hindernisse erreichen zu müssen. Und wenn dieses Risiko die kleineren Besitzthümer von der Speculation auf derartige unsichere Gewinnste bis dahin abzuhalten pflegte und auf eine gesichertere Veranlegung in den Gewerben und in der Landwirthschaft hindrängte, so mögen sie sich wohl allerdings bei einer Zinsengarantie auch der

Eisenbahnspekulation zuwenden. Wie zweifelhaft es indessen erscheinen muß bei unseren Einrichtungen für eine rentirende Veranlegung kleiner Kapitalien, daß damit der Kapitalersparung im Kleinen ein neuer schwunghafter Impuls verliehen werde, so unzweifelhaft kann es nur als ein volkswirthschaftlicher Nachtheil angesehen werden, wenn diese kleinen Vermögen in den Händen ihrer Besitzer aus Erwerbskapitalien in Nutzungskapitalien umgebildet werden.

Wenn es sich für uns in dem vorstehenden Abschnitt zunächst auch nur um die Erörterung des Verhältnisses der allgemeinen Staatsgewalten zu den Eisenbahnen gehandelt hat, so wird uns dieselbe doch für die folgenden Nachweise der unmittelbaren und mittelbaren Wirkungen des neuen Verkehrsmittels auf das Leben der Völker in mehrfacher Weise unterstützen.

III.

Die „Verkehrsmittel" ganz im Allgemeinen dienen dazu: das, was durch die Zeit oder durch den Raum getrennt ist, in Verbindung zu bringen. Die Trennung, welche durch die Zeit für den Gedankenaustausch zwischen Personen verschiedener Generationen herbeigeführt wird, kann durch das mündlich überlieferte, geschriebene und gedruckte Wort aufgehoben werden; ein Verkehr im Güterleben verschiedener Zeitperioden findet dadurch Statt, daß die Sachgüter, welche in einer früheren Zeit producirt wurden, — durch Kapitalersparung — dem Verzehr einer späteren überliefert werden, oder umgekehrt dadurch, daß die Produkte der späteren Zeit in einer früheren — durch Schuldenmachen — im Voraus konsumirt werden. Die Trennung, welche der Raum bewirkt, wird durch den Transport überwunden. Für den Transport der Gedanken ist der Telegraph die vollendetste Einrichtung in der neueren Zeit, für den Transport von Personen und Sachgütern stellt sie zu Wasser das Dampfboot, zu Lande die Eisenbahn dar.

Da sich der Zweck des Transportes nur auf die Erreichung eines Zielpunktes bezieht und in keiner Weise auf das, was zwischen diesem und dem Abgangspunkt liegt, so ist jede Verbesserung des Transportwesens darauf gerichtet, die Verbindung jener beiden Punkte leichter und unmittelbarer zu machen. Unter den vielerlei Widerstandskräften, mit denen das Transportwesen in der Erfüllung seiner Aufgabe zu kämpfen hat, tritt am unmittelbarsten hervor der Aufwand an Kosten und an Zeit, welcher zur Translokation von Personen und Gütern nöthig wird. Daher bekundet sich jeder Fortschritt im Transportwesen insbesondere dadurch, daß die Translokation wohlfeiler und rascher auszuführen steht. Ununterbrochen sind die Anstrengungen des menschlichen Geschlechtes auf die Bewerkstelligung dieses Fortschrittes gerichtet gewesen; die allmälig eingetretenen Erfolge stellen sich in der Geschichte des Transportwesens dar; den mit den Eisenbahnen erreichten Fortschritt erkennt man aus einer Vergleichung der Leistungen der

Schienenwege mit den Leistungen der von ihnen gebräuchlichen Kommunikationsmittel.

Wer mürrisch oder zornig auf die Entfaltungen der Civilisation blickt, der sollte mit ernstem Fleiß die Geschichte des Transportwesens studiren; welcher ungeheure Aufwand an Kosten und an Zeit in den früheren Stadien für ein Mittel, ohne Selbstzweck, und welche untermenschliche Lastthierarbeit bei dem Ebenbilde Gottes! Wem es zu abgedroschen oder gar unsicher erscheint, sich immer auf die Lebensverhältnisse uralter Zeiten verwiesen zu sehen, der mag nur einen Blick auf die Völker werfen, denen die Verkehrsfortschritte der Europäer noch fern geblieben sind; unkultivirtere Völker stellen ja neben den kultivirten in derselben Zeit die früheren Kulturstufen der letzteren dar. Wie lange schon verbrauchen wir z. B. Thierhäute aus der Argentinischen Republik in Südamerika. Noch 1847 fand aber Will. Mac Cann, daß solche Thierhäute von Salta nach Buenos Ayres Jahr aus Jahr ein auf ganz bahnlosem Wege durch Sümpfe und Flüsse von Caravanen gebracht werden; je ein Karren, welcher 35 Centner ladet, hat drei Joch Ochsen vor sich und weitere drei für Nothfälle hinter sich; kein Obdach findet Mensch und Thier, wenn die Regenschauer, die Staubwirbel oder die Sturmorkane über sie kommen; da muß der niedrige Wasserstand am Fluß abgewartet und für die auffrischende Weide der Zugstiere ein längerer Halt gemacht werden. Mit all' den Mühsalen gelingt im Jahr nur ein Zug hin und zurück — auf eine Entfernung von fünfthalbhundert spanischen Leguas (à 20,000 Fuß)! Verweisen wir daneben nur noch einmal auf Ostindien, wo zwei Joch keuchender Hindus als Postpferde in versengender Sonnenglut über Berg und Thal den Europäer auf ihren Schultern weiterspediren. Freilich zwischen solchen Zuständen und unserem Transportwesen etwa in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts ist ein großer Abstand. Doch kommt es auch unter uns dem gereifteren Manne fast wie ein Traum seines Knabenalters vor, wenn er zurückdenkt an die Durchmusterung des Gesammtvermögens vor einer größeren Fahrt, an den Zeitaufwand des Reisenden in der humpelnden Postkutsche, an die Handwerksflüche des Frachtfuhrmannes und die Schinderei der Zugthiere.

Im Hinblick auf die Gesammtaufgabe dieser Schrift verzichte ich darauf, den Grad, in welchem durch die Eisenbahnen der Transport wohlfeiler geworden ist, mit einer Fülle von Detail-Angaben aus den mannigfach verschiedenen Verhältnissen der einzelnen Länder und Kommunikationsmittel zu erhärten. Aus den paar folgenden Nachweisen läßt sich eine allgemeine Anschauung gewinnen; Jedermann kann sie durch eigenes

Nachsehen leicht ergänzen oder im Einzelnen für den bestimmten Ort entsprechender machen.

Wie es noch jetzt in den Tarifsätzen der verschiedenen Eisenbahnen erhebliche Differenzen giebt, so sind auch die Transportkosten der früher allein gebräuchlichen Kommunikationsmittel bei der ersten Einführung der Eisenbahnen, d. h. also etwa in der ersten Hälfte der dreißiger Jahre, natürlich vielfach verschieden gewesen. Im Durchschnitt zahlte damals die Person für den Platz auf den Diligencen z. B. in Frankreich 10, 12 und 15 Centimes für den Kilometer; in England 15—18 für die Außenplätze, 30 bis 35 für die inneren. In Deutschland zahlte man durchschnittlich in den Postwagen sicherlich nicht unter 7½ Sgr. für die Meile, mit anderen Worten 12—13 Centimes für den Kilometer. Freilich sind später, wie für die Frachtfuhr und den Kanal, so auch für den Personentransport die Preise herabgegangen, es wurden Privatomnibus eingeführt u. s. w.; aber muß man das nicht wenigstens zum größeren Theile schon als eine Wirkung des neuen Verkehrmittels ansehen? Wir Deutschen wenigstens sind in diesen Dingen dem Voranschreiten des Auslandes, insbesondere Englands und Belgiens, zu Dank verpflichtet, und gerade in jenen Ländern hat das Eilfuhrwerk längere Zeit hindurch die Konkurrenz mit den Eisenbahnen in dem Personenverkehr aufrecht zu erhalten gesucht, während sie die Kanalschifffahrt für den Waarentransport noch heutzutage fortsetzt. Doch kann von einer gleichen Leistung in Bezug auf die Wohlfeilheit nicht von ferne die Rede sein. Noch im vorigen Frühjahr zählte man z. B. in Süddeutschland für die dortige Wegstunde (= 4,8 Kilometer) im Postwagen 20 Kreuzer, im Omnibus 10. Es mag genügen, zu bemerken, daß man eben damals daselbst im Frachtfuhrverkehr für die Tonne und Wegstunde 36 bis 40 Kreuzer zahlen mußte.

Daneben stelle nun der Leser die paar Angaben, welche wir schon früher bei einem Vergleiche der Tarifsätze auf den Privat- und Staatsbahnen zusammengestellt haben. Außerdem bietet sich eine vortreffliche Gelegenheit, die Vergleichspunkte in aller Kürze von einem andern Gesichtspunkte her zusammenzufassen. In eben jenem Frühjahr 1852 nämlich proponirte die Mehrheit der nationalräthlichen Kommission für die Eisenbahnfrage in der Schweiz im vergleichenden Hinblick auf die Tarifsätze der badischen, würtembergischen, baierischen, österreichischen und sogar nicht ohne alle Rücksicht auf die französischen Bahnen als Durchschnitt der verschiedenen Personenplätze 0,043 Fr. pr. Kilom. (0,206 Fr. oder noch nicht 6 leichte Kreuzer für die Wegstunde = 4,8 Kilom.) und als Durchschnitt der Waarensätze 0,14 Fr. pr. Tonne und Kilom. (0,672 Fr. oder 19 Kr. für die Wegstunde). Das Verhältniß dieser und der früher gebräuch-

lichen Kostensätze wird sich überall ziemlich gleich bleiben. Im Einzelnen muß man den ersten Platz der Eisenbahnwagen dem Extrapostpreis, den zweiten Platz der gewöhnlichen Post, den dritten dem Omnibus gegenüber stellen u. s. w. Dazu muß man noch fügen, daß die vierten Plätze, wo sie eingeführt sind, und anderwärts wohl auch schon die dritten Plätze der Eisenbahnen die Billigkeit des Fußwanderns der Aermsten überboten haben. Oder sollte ich mich irren, wenn ich annehme, daß auch der Handwerksbursche, und gar der beschuhete, zu Fuß nicht so billig über den einzelnen Kilometer hinauskommt, als z. B. auf der baierischen Staatsbahn im dritten Platze, nämlich mit $2\frac{1}{2}$ Heller! Für den Waarentransport ist ein ganz ähnliches Verhältniß zu bemerken. Die Eisenbahnen haben, indem sie einen niedrigsten Satz für ganz schwere und leicht zu verpackende Rohstoffe aufstellten, eine Menge von Stoffen, die vorher gar nicht Gegenstände der Versendung waren, überhaupt erst transportabel gemacht. So Steine, Erden, Abfälle, den gewöhnlichsten Dünger u. s. w. Und doch sind durch das Zusammenwirken mehrerer Umstände öfter die Kosten für den Kohlentransport allein noch niedriger geworden, als für die eben erwähnten, früher zum Theil ganz werthlosen Gegenstände. Während z. B. auf den meisten Bahnen Englands Erze, Dünger und Steinkohlen pr. Centner und Wegstunde etwa $1\frac{1}{2}$ Cents ($6\frac{4}{10}$ pr. Tonne und Kilometer) zahlen, ist der Satz für die Steinkohlen auf einzelnen Linien, wie Selby-Hull, nur $\frac{5}{7}$ Cents.

Es ist dabei nicht sowohl nicht zu übersehen, als ganz besonderes Gewicht darauf zu legen, daß die Tarifsätze der Eisenbahnen nicht von Anfang an so niedrig waren, wie heute. Fürwahr, es ist vielmehr in der kurzen Zeit ihres Bestehens ein ungemein starker Abschwung der Preise hervorgetreten. Man bedenke nur z. B., daß die englischen Bahnen anfänglich für den Transport der Waaren niedrigsten Satzes 12 Centimes pr. Tonne und Kilometer nahmen, für welche jetzt $6\frac{4}{10}$ Cents festgesetzt sind, — innerhalb 20 Jahren fast 50 % weniger! Und keineswegs sind die Abstände der heutigen und der früheren Preise in der untersten Klasse des Tarifes die größten. Von Manchester nach China beförderte man dergleichen Waaren nicht; schon 1846 aber wurde den Aktionairen der London-Birmingham-Bahn von ihrem Betriebsvorstand vorgerechnet, daß man damals von Manchester über London nach China dasselbe Tonnengewicht für $81\frac{9}{10}$ Franken spediren könne, dessen Transport von Manchester nach London (319 Kilometer) 1838: $112\frac{6}{10}$ Fr. gekostet habe! Dieses Herabgehen der Tarifsätze der Eisenbahnen ist allerdings zu einem kleinen Theil der Konkurrenz von Kanälen (für den Transport von schweren und umfangreichen Rohstoffen) und selbst der

Konkurrenz der Fuhrwerke für den Personenverkehr zuzuschreiben; etwas mehr noch der Einmischung der Staatsgewalten in die Tarifsätze, der Konkurrenz der Privatbahnen und der Staatsbahnen vor der öffentlichen Meinung und — namentlich auch in England und Frankreich — der Berechnung eines gesteigerten Ertrages eben durch die Erniedrigung des Tarifes, welche mit dem Jahre 1843 auch für den Eisenbahnbetrieb Anwendung fand. Insbesondere aber ist hier der Umstand wirksam gewesen, den wir schon früher als das spezifische Unterscheidungsmerkmal der Eisenbahnen von den übrigen Landtransportmitteln hervorgehoben haben, nämlich daß mit der Dampflokomotive die in den übrigen modernen Industriekreisen schon lange eingeführte Maschinenarbeit nun auch im Transportwesen zur Anwendung gebracht ist, wodurch dann also auch für den Eisenbahnbetrieb von Anfang an alle jene Fortschritte und Kostenminderungen in Aussicht gewonnen waren, welche bei jeglicher Anwendung von Maschinenarbeit durch die Entwickelungen der Wissenschaft und der technischen Künste verbürgt sind. Selbst das Speisungsmittel der Maschinenkraft, die Kohle, ist kein absolut gegebenes und am wenigsten in seiner gegenwärtigen Anwendung. Noch bemerkenswerther aber ist, daß wir mit der Hoffnung auf ein Herabgehen des Preises der Kohle durchaus nicht an ein so mißliches Ding verwiesen sind, wie es bei den früheren Landtransportmitteln, in den nothwendigen Unterhaltungsmitteln der Zugthiere gegeben war. Alle großen Fortschritte im Eisenbahnverkehr beruhen auf Betriebsverbesserungen und den Fortschritten der Maschinenfabrikation. Minder wichtig und auch heutzutage zum Theil sogar nur lokal erscheint der Fortschritt im eigentlichen Bau des Bahnkörpers. Daher konnte auch in England jenes starke Herabgehen der Tarifsätze erfolgen, da zwar, wie wir sahen, die Anlagekosten in einer langen Reihe von Jahren fast ganz dieselben verblieben sind, aber die Betriebskosten später viel weniger Procente betragen, als früher. Natürlich darf man auch weder die kühne Anwendung stärkerer Kurven in der Trace, worin die Nordamerikaner, noch die eben so kühne Zulassung starker Steigungen, worin die Deutschen vorangegangen sind, dem Straßenbau statt dem Maschinenbau zu Gute schreiben; die Maffei'sche Fabrik in München u. a. können bezeugen, wo die Leistung zu suchen ist. Darum hat sich die Erniedrigung der Tarifsätze auch für den Wassertransport durch Dampfboote eben so bedeutsam herausgestellt. Als 1811 das erste Dampfboot zu Pittsburg am Ohio für die Befahrung des Mississippi und seiner Nebenflüsse, auf denen jetzt nahezu 900 kursiren, gebaut war, betrug die Personentaxe von New-Orleans nach St. Louis 100 Dollars, der Centner Frachtgut 1 Doll.; 1852 dagegen bei genügend hohem Wasserstande 12—15 Doll. für die Person, incl. der Kost, für den Centner Waaren 8 Cents. Dane-

ben kann der Arme als sogenannter Deckpassagier diese Route von 1052 engl. Meilen für $2\frac{1}{2}$—3 Doll. machen! Daß in dem Eisenbahnverkehr fort und fort die Tendenz zum weiteren Herabgehen der Preise vorhanden ist und schon jetzt noch tiefere Preise unter gewissen Umständen gestellt werden können, zeigen die außergewöhnlich erniedrigten Sätze für die besonderen Lustfahrten, die Einrichtung einer freien Retourfahrt, die Gewährung von Abonnementsbegünstigungen u. s. w.

Die Steigerung in der Geschwindigkeit des Transportes durch die Eisenbahnen läßt einen verhältnißmäßig mindestens eben so großen Fortschritt gegen die früheren Kommunikationsmittel erkennen; auch hier haben sich die Leistungen im Verlaufe der wenigen Jahre beträchtlich gesteigert; auch hier sind weitere Fortschritte in sichere Aussicht gestellt. Wenn in 12 Zeitstunden eines Tages der Frachtfuhrwagen durchschnittlich 5—6 Wegstunden, der rüstige Fußgänger 10, der Hauderer 12, der Postwagen 20—24, die Extrapost 30 weiter kommt, so legt die Eisenbahn 72, 96, 120, 144, 168, 192 und mehr zurück. Man bemerke auch hier die Analogie des Verhältnisses zwischen Menschen- oder Thierarbeit und Menschenarbeit. Während wir für einzelne Personen wohl auch früher schon einmal eine recht große Geschwindigkeit in dem Transport erreicht sehen, wird auf der Eisenbahn immer für ganze Massen, sei es wirklich die Leistung geboten, sei es die Benutzung möglich gemacht. Dazu kommt die Gleichmäßigkeit und Stetigkeit in der Arbeit, d. h. in der Geschwindigkeit, wodurch das Verhältniß jener Zahlen noch weit höher zu Gunsten der Eisenbahnen steigt, sobald man nicht mehr blos nach zwölf Zeitstunden mißt. Die Lokomotive kann ohne Unterbrechung, gleichmäßig, Tag und Nacht arbeiten. Wo man deshalb ihre Kraft so benutzt und daneben wohl auch nur die rascheste Erreichung weit entlegener Punkte hauptsächlich in's Auge faßt, wie bei den Schnell- oder Expreß-Zügen für den Personenverkehr, da hat man auch ganz Außerordentliches schon jetzt geleistet. In England, wo die gewöhnlichen Züge 40 Kilometer in der Stunde zu machen pflegen, werden durch die Expreßzüge 65—75 und mehr zurückgelegt (häufig 50 englische oder $10\frac{3}{4}$ deutsche Meilen in der Stunde); in Frankreich in jenem Falle 30—34 Kilometer, in diesem 40—45; doch sind auch schon 10 deutsche Meilen auf der Nordbahn in der Stunde zurückgelegt worden. Die 68 geogr. Meilen (502 Kilometer) von Paris nach Straßburg, für welche — nach dem officiellen Almanac royal — noch 1761 selbst die königliche Karosse volle 12 Tage brauchte, werden jetzt vom Morgen bis zum Abend eines einzigen Tages auch von dem Armen durchfahren. Wie könnte er billiger zu Fuße wandern, als — wie am 15. August d. J. — für 20 Franken oder $5\frac{1}{3}$ Thaler von Straßburg nach Paris und zurück!

Während man in Belgien beziehungsweise 29—30 und 40 Kilometer in der Stunde zu durchfahren pflegt, sind in Deutschland 7, 8 und 9 Wegstunden die mittlere Geschwindigkeit. Durch die Eilzüge werden indessen auch da jetzt 12, 14, 16 Wegstunden durchfahren, so daß man z. B. von Basel nach Berlin in 27 Stunden, von Straßburg nach Leipzig in 25, von Straßburg nach Berlin in 26, und so von Berlin nach Paris in 37, von Stuttgart nach Paris in 24 Stunden gelangen kann u. s. w. Und doch fliegt auch hier der Gedanke, im Worte verkörpert, durch den Telegraphen noch weit voran. Wie Aug' im Auge hat man sich in diesem Jahre in Berlin und Mailand direkt Red' und Antwort geben können; trotz aller Zwischenträger konnte man in einer Stunde von London über den Kanal bis nach Chur in den Bündtneralpen Bericht geben und von Wien nach Augsburg kam einmal das Wort früher an, als es abgesendet schien; es hatte die Raschheit des Sonnenlaufes überboten.

Wir haben neben die durchschnittliche Geschwindigkeit des gewöhnlichen Zuges der Eisenbahn nur den höchsten Grad der erreichten Schnelligkeit gestellt. Die Züge, welche nur Güter befördern, und insbesondere, wenn es Güter sind, die gar keine besondere Geschwindigkeit in der Beförderung bedürfen, halten auch einen viel weniger raschen Lauf ein, — wie es denn überhaupt gerade als eine Eigenthümlichkeit dieses Transportmittels angesehen werden muß, daß der Grad der Geschwindigkeit so genau, wie die Feinheit des Fadens, den die Maschine spinnt, nach Wunsch und Bedürfniß genau vorherbestimmt und eingehalten werden kann. Wenn wir sehen, daß das Maaß der höchsten, wie der durchschnittlichen Geschwindigkeit z. B. in England beträchtlich größer ist, als in Deutschland, so möge man daraus nicht den Schluß ziehen, daß in jenem Lande die Technik in diesem Punkte jetzt weit mehr zu leisten vermöge, als in unserem. Es liegt dieser Unterschied vielmehr nur in dem Willen der Betriebsverwaltungen und des Publikums, zum Theil auch in der freieren Stellung der Privatadministration, indem insbesondere auch in den deutschen Staaten, um leichtsinnig verschuldeten Unglücksfällen vorzubeugen, von den Regierungen ein höchstes Maß der Geschwindigkeit festgesetzt zu werden pflegt. Dagegen ist nach den auswärts gemachten Erfahrungen um so weniger etwas zu erinnern, als die Regierungen — man vergl. z. B. den §. 6 der österreichischen Verordnung vom 16. Nov. 1851 — ausdrücklich Aenderungen vorbehalten, „wenn dieselben mit Rücksicht auf die gemachten Erfahrungen, die Fortschritte in der Konstruktion des Oberbaues und im Maschinenwesen und die Beschaffenheit gewisser Lokomotiven sich als räthlich und wünschenswerth darstellen sollte." Doch wird wohl einzugestehen sein, daß weit mehr wie durch eine übergroße Geschwindigkeit durch anderweitige Verstöße des

Leichtsinns oder der Rücksichtslosigkeit im Bau und Betrieb die meisten Unglücksfälle herbeigeführt worden sind. Das haben die gerichtlichen Untersuchungen in England, wie in Nordamerika in der starken Mehrzahl der Fälle herausgestellt. Gerade in Nordamerika, von woher die lautesten und häufigsten Klagen ertönen, fährt man ja vergleichweise auf den Eisenbahnen, weil der Gütertransport so stark in die Wagschale fällt, im Durchschnitt eben so langsam (25—35 Kilometer in der Stunde), als rasch auf den Dampfbooten. Bei den Unglücksfällen auf den Flüssen und Seen lag gewöhnlich die Schuld in der maßlosen Steigerung der Geschwindigkeit.

Theils durch die in der Maschinenarbeit der Lokomotive verbürgte Stetigkeit und Gleichmäßigkeit der Bewegungsgeschwindigkeit, theils durch die ebendaher rührende Möglichkeit, die Geschwindigkeit nach Bedürfniß zu steigern oder zu mindern, ist noch ein anderweitiger Vortheil für den Verkehr erreicht worden, die vollständige Regelmäßigkeit, die exakte Pünktlichkeit, das präcise Ineinandergreifen der Transportmittel; während der Zeitaufwand für das Durchlaufen jeder einzelnen Strecke auf die Minute genau zu bestimmen steht, erfolgt in derselben Weise die Ankunft auf dem entferntesten Orte und der Anschluß an neue Bahnen. Ein Fortschritt von der erheblichsten Bedeutung, wie unscheinbar er neben dem Fortschritt in der Raschheit und Billigkeit des Transportes steht, immer mehr erkennt der Kaufmann, der Reisende seine große Bedeutung, er bildet einen dauernden und wichtigen Berathungspunkt aller Vereinbarungen verschiedener Eisenbahnverwaltungen. Bei der Raschheit der Bewegung muß man sich selbst über einen alle Uhren regulirenden Meridian zu verständigen suchen. Zu dem in dem Raume sichtbar vorliegenden Netz der Schienenwege wird das Netz der Zeitverbindungen hinzugefügt, und die Knotenpunkte dieses müssen sich eben so fest, eben so genau zusammenschließen, wie die Verbindungen der Trace von Bahn zu Bahn.

Auch das ist sehr bedeutsam, daß auf der Eisenbahn zuerst die Gütermassen mit dem Personentransport zugleich, in gleicher Geschwindigkeit und durch die Wirkungen derselben Bewegungskraft befördert werden. Es ist das eine von denjenigen Eigenschaften des neuen Transportmittels, welche bis dahin nur dem Transport auf dem Wasser zukamen. Ich vergesse nicht, daß es besondere Güterzüge giebt mit einer geringeren oder geringsten Geschwindigkeit und Eilzüge mit größter Geschwindigkeit allein für den Personentransport in der ersten oder in den beiden ersten Wagenklassen. Damit will man eben besonderen Verhältnissen und Bedürfnissen in der bestmöglichen Weise genügen; der regelmäßige Zug pflegt und vermag es auch immer, ein Personen- und Güterzug zugleich zu sein. Dieser Umstand wird sich später um so folgen-

reicher erweisen, als es eine weitere Eigenthümlichkeit des Eisenbahntransportes ist, daß ungeheure Massen und Mengen gleichzeitig befördert werden können. Schon bei dem gewöhnlichen vollen Zug ist die zugleich beförderte Masse von Gütern und Personen für den ersten Anblick immer eine Veranlassung größten Erstaunens. Der Fortschritt der Technik hat gerade auch an dieser Stelle schon jetzt überraschend Großes geleistet. Indem man weit über die anfänglich angenommenen und z. B. in England schädlicherweise überlang festgehaltenen Verhältnißformeln hinaus die Bewegungs- und Ziehkraft der Lokomotiven auf unebenem Terrain zu steigern vermochte, wurde damit zugleich natürlich auch die Leistungsfähigkeit auf voller Ebene außerordentlich erhöht. Gegenwärtig werden für den Kohlentransport Lokomotiven verfertigt, welche, wo nur sanfte Steigungen zu überwinden sind, 500 Tonnen oder eine halbe Million Kilogramme vorwärts bringen; aber auch die gewöhnliche Lokomotive führt in der ordinären Geschwindigkeit Züge weiter, welche mit 100—150 Tonnen belastet sind. Um sich die volle Wirkungskraft dieses Verhältnisses zu vergegenwärtigen, möge man bedenken, daß nicht nur zwei Lokomotiven unmittelbar hinter einander demselben Zug vorgestellt werden, sondern auch wenigstens gleichzeitig mehrere beförderte Züge unmittelbar hinter einander abgehen können. Der Fortschritt in diesen Leistungen ist zwar auch an eine Steigerung der Solidität in dem Bau namentlich des Oberkörpers der Bahn geknüpft, weit mehr indessen durch den Fortschritt des Maschinenbaues bedingt. Darum sehen wir auch hier wiederum analoge Steigerungen in den Leistungen des Schifffahrtverkehres durch die riesigen Dampfboote in unserer Zeit bewerkstelligt. Die Eastern-Steam-Navigation-Company baut jetzt Schiffe, welche groß genug sind, um den ganzen Kohlenvorrath für eine Fahrt nach Ostindien oder Australien mitzunehmen; der im Mai dieses Jahres von der Peninsular- and Oriental-Steam-Company vom Stapel gelassene Himalaya, das größte Passagierschiff Englands, hält 3600 Tonnen und hat Maschinen von 700 Pferdekraft sammt Schraube; er kann 24,000 Ctr. Kohlen, 10,000 Centner Frachtgut und 400 Kajütenpassagiere transportiren! Und wie weit gehen auch noch über dieses Resultat hinaus die Projekte verständiger Männer für den Schifffahrtsverkehr zwischen England und Kalifornien!

Je mannigfaltiger und komplicirter die Bedingungen und Erscheinungskreise des Völkerlebens werden, um so schwerer fällt der wissenschaftlichen Begründung jeder überzeugende Nachweis von Ursache zu Wirkung. In unseren Zeiten kann man sich sehr leicht an eine falsche Ursache halten; man glaubt oft an eine einfache Ursache, wo die Wirkung das

Ergebniß mehrerer Kräfte ist; indem man das Wirken einer Kraft unter bestimmten Verhältnissen zweifellos erkennt, widersteht man ungern dem segensvollen Trieb, die Formel eines allgemein gültigen Gesetzes aufzustellen. Wir wollen, nachdem wir den allernächsten ökonomischen Effekt der Eisenbahnen vorgeführt haben, uns streng daran halten, in dem Nachweis ihrer unmittelbaren und mittelbaren, ökonomischen und anderweitigen Wirkungen nur solche Erscheinungen zu berücksichtigen, die entweder geradezu mit der Einführung und Erhaltung dieses Verkehrsinstitutes unzertrennlich verbunden sind oder zweifellos und unmittelbar als das Ergebniß des nachgewiesenen Effektes für den Verkehr dastehen.

Wenn man von der enormen Kostspieligkeit der ersten Einrichtung der Eisenbahnen redet, so pflegt man dabei nur an die Kapitalmassen zu denken, welche in der Form des Geldes zusammengebracht und aufgewendet werden müssen. Diese Kapitalmassen ziehen allerdings mit Recht auch für sich unsere Aufmerksamkeit auf sich, nur dürfen wir dabei nicht stehen bleiben. Indem diese Geldmassen bei dem Eisenbahnbau zu einer ganz bestimmten Verwendung gelangen, stellt sich neben die Wirkung auf den allgemeinen Geldmarkt und auf die Größenverhältnisse der ganz im Allgemeinen disponiblen Geldmengen eine andere, auf den Bestand der besonderen Dinge, wie der Handarbeit, des Grund und Bodens, des Eisens, Eichenholzes u. s. w., auf deren alleinigen Verbrauch unter der ganzen Menge von kaufbaren Kräften und Produkten es abgesehen ist. Es wird also z. B. neben einer Wirkung auf den Zinsfuß des Geldkapitals eine Wirkung auf den Preis der Handarbeit, des Eisens bemerkbar, die sehr erheblich sein kann. Darf man also in der Berechnung der kostspieligen Einführung des neuen Verkehrmittels nur an den dabei erfolgenden Verzehr von vorhandenen, bestimmten Gütermengen denken, oder muß man nicht auch Rücksicht nehmen auf die Steigerung des Preises der übrig bleibenden Güter von derselben Gattung für den sonstigen Verbrauch? So haben wir Werthhöhungen vor uns, könnte man denken. Man übersehe aber nicht, daß dasjenige, was dem Besitzer und Producenten als Werthhöhung erscheinen muß, in den Augen des Nichtbesitzers und Konsumenten als Vertheuerung sich darstellt und ihn, am sichersten bei nothwendigen Konsumgegenständen, zu dem Schlusse einer Werthverringerung seines Vermögens führt.

Man wird in der Geschichte der Industrie keine Einrichtung auffinden, deren Einführung in derselben Zeit so ungeheure Geldkapitalien in Anspruch genommen hätte, wie der Bau der Eisenbahnen in den beiden letzten Jahrzehnten. Kaum daß man an den Kosten der bedeutendsten Kriege großer Völker eine Analogie hat. Man bedenke nur: Gegen das Ende

des Jahres 1852 waren in runder Summe für die Anlage von Eisenbahnen verwendet worden in England 1699 Millionen Pr. Thaler, in der nordamerikanischen Union 550, in Deutschland 400, in Frankreich 350, in Belgien 45 Millionen, — also in diesen fünf Ländern in einem Zeitraum von nicht zwei Jahrzehnten 3,044,000,000 Pr. Thaler! Und das sind zum weitab größten Theile Privatkapitalien, zusammengeflossen und verbündet auf dem Wege freier Entschließungen. In England haben, während die Kapitalverwendungen in den überkommenen Industriezweigen erheblich verstärkt werden, in 20 Jahren die Privaten mehr als zwei und ein halb Mal so viel Kapital auf den Bau von Eisenbahnen verwendet, als die ganze große Summe der Staatsschuld Oesterreichs beträgt. Dazu beachte man, diese Kapitalmassen sind — ich möchte sagen — für diese Anwendung fundirt und konsolidirt; der einzelne Theilnehmer kann wohl seinen Beitrag auf eine andere Person übertragen, aber die Kapitalsumme selbst ist nicht rückziehbar, ist jedem Wechsel in der Veranlegung entzogen. Es ist natürlich, daß während der Zeit, wo jene Geldmassen sich von den Punkten, wo sie sich zu großen einzelnen Summen angesammelt haben, unter Millionen von Arbeitern, Grundeigenthümern, Eisenproducenten, Waldbesitzern u. s. w. vertheilen, die Verwendungsbereitschaft des Kapitals für andere Unternehmungen geringer werden muß, als sie andernfalls nach den Zeitverhältnissen gewesen sein würde. Mit anderen Worten, es hebt sich dann der Zinsfuß im Allgemeinen, oder trotz seiner Neigung, zu fallen, hält er sich auf derselben Höhe wie früher oder senkt sich wenigstens nicht in dem andernfalls zu erwartenden Grade. Diese Wirkung ist denn auch für Staatsanleihen ersichtlich hervorgetreten, die doch durch so manche besondere Vorzüge den großen Kapitalbesitzer zu locken pflegen. Wir haben bei einer früheren Gelegenheit schon darauf hinweisen können, wie sich auch noch in dem beruhigten Jahrgang 1852 kein al pari für 4 % bei der Mehrzahl der Staatspapiere herausstellte, und bei einer andern zeigte es sich, wie stark alsbald der Kurs der dreiprocentigen Consolidé's in England stieg, d. h. der Zinsfuß der in ihnen angelegten Summen sank, sobald die Eisenbahnaktionäre nach dem Hudsonschen Schrecken ihre Kapitalien den Eisenbahnen theils zu entziehen, theils nicht mehr zuzuwenden entschlossen waren. In der That ist gegenwärtig der Kurs der Eisenbahnpapiere und natürlich gerade auch vermöge seiner starken Schwankungen vielleicht der allerdurchgreifendste Regulator des Zinsfußes im Allgemeinen. Schon deshalb muß es uns als eine jener weisen Fügungen erscheinen, die der Kurzsichtige am leichtesten in den wirthschaftlichen Erscheinungen als Zufall oder Sonderbar-

keit ansteht, daß die Rentabilität der Eisenbahnen für die Kapitalisten im scharfen Gegensatz zu den ausschweifenden Erwartungen im Ganzen eine durchaus mittelmäßige ist und daß, wiewohl allem Anschein nach sich die Reinerträgnisse der Eisenbahnen gegenüber den seitherigen Erfahrungen steigern müßten, dennoch die allgemeinen Verhältnisse mit beharrlichem und unwiderstehlichem Nachdruck auf eine Senkung der Rente von Kapitalanlagen hinwirken, die für die Befriedigung eines in steigendem Grade allen geradezu nothwendigen Bedürfnisses gemacht worden sind. Nur durch die mittelmäßige Rente der Eisenbahnen sind wir aber auch vor einer ganz gewaltigen Concentration der Kapitalien bewahrt worden, die das nothwendige Ergebniß einer übermäßigen Rente des ungeheuren Kapitals der Privatbahnen gewesen sein würde.

Um welche enorme Geldmassen es sich überhaupt im Eisenbahnwesen an jeder Stelle handelt, sehen wir alsbald, wohin wir auch den Blick richten mögen. So kann es eigentlich unser Staunen nur vermehren, wenn wir die Summen betrachten, die für größere einzelne Bahnen, also für eine einzige Unternehmung durch Private associirt worden sind. Das Anlagekapital der 540 engl. Meilen langen Northwestern-Bahn betrug am letzten Juni 1852 29,574,697 Pfd. St.; die Auslagen für Betriebsmaterial 2,103,010, d. h. zusammen also über 372,000,000 Gulden. Die französische Nordbahn-Gesellschaft hatte am Schlusse 1851 (einschließlich Betriebsmaterial) nahezu 199 Millionen Franken verausgabt u. s. w. Werfen wir im Vorbeigehen einen vergleichenden Blick auf die Geldmassen, die zur Einnahme kommen, so sehen wir, daß z. B. die Gesammteinnahmen der englischen Privatbahnen 1852 nämlich 15,543,610 Pfd. St. mehr als die Hälfte der Zinsen für die enorme brittische Staatsschuld betragen und die gesammte Einnahme des österreichischen Kaiserstaates im Jahre 1850 (180,288,466 Fl.) um mehr als 2 Millionen Gulden übersteigen. Doch nahmen auch die französischen Bahnen 1852 mehr wie ein Drittheil dieser Summe ein, nämlich 132,277,905 Franken. Aehnliche Vergleiche kann Jedermann leicht zwischen den Gesammteinnahmen aller Privateisenbahnen in einzelnen Ländern und der Einnahme größerer Staaten, wie zwischen der Staatseinnahme kleiner Länder und der Einnahme einzelner größerer Eisenbahnen machen. Unter den letzteren wollen wir nur etwa verweisen auf die Jahreseinnahme jener Northwesternbahn, welche in dem ersten Halbjahr von 1852 1,196,072 Pfd. St. betrug oder auf die Jahreseinnahme von 1852 auf der französischen Nordbahn — über 30 Mill. Franken — der Orleansbahn — über 26½ Mill. — betrug doch auch in Deutschland die Jahres-Einnahme der Ferdinands-Nordbahn 1851: 3,825,170 Thlr. und der Köln-Mindener Bahn 2,268,775 Thlr. — Be-

darf es nach den paar Angaben wohl noch eines weiteren Beweises, in welchem Grade das Eintreten und der Betrieb der Eisenbahnen auf eine Steigerung in dem Bedarf an Cirkulationsmitteln, an Metall- und Papiergeld eingewirkt hat, der in der neuesten Zeit durch verschiedene Merkmale sich so stark kund gegeben hat?

Die großen Kapitalmassen, welche zur Anlage der Eisenbahnen erforderlich waren, sind nur bei den frühesten Unternehmungen aus den Kapitalkräften des Landes allein hervorgegangen, in welchem gebaut wurde. Sehr bald betheiligten sich auch auswärtige Kapitalisten und im Ganzen haben sie in vielen Ländern, und namentlich in den kapitalärmeren, ein sehr ansehnliches Kontingent geliefert. So hat sich bei dem ersten Lebenszeichen des neuen Verkehrmittels eine seiner bedeutsamen Wirkungen entfaltet, die trennende Kraft der Landesgränzen zwischen den verschiedenen Völkern zu mindern. Wie stark und allerwärts namentlich die Engländer ihre Kapitalien bei dem Eisenbahnbau der Fremde kolonisiren, wurde schon bemerkt. Daneben möchte ich aber noch ganz besonders wenigstens auf die außerordentlich starke Betheiligung der deutschen Kapitalien an den nordamerikanischen Eisenbahnen hinweisen. Gerade diese ist die Ursache, warum man jetzt auch in Deutschland nach dem Kurswerth amerikanischer Papiere sich stetig und rührig genug erkundigt. Die vergleichweise sehr starke Rente der nordamerikanischen Bahnen — durchschnittlich 6 — 7 % — die von Staatslasten fast ganz unberührte, in fast vollständiger Freiheit dastehende Verwaltung derselben zieht mächtig an. Wenn von Amerika her berichtet wird, daß vom 1. Juni 1848 bis zum letzten Juli 1852 eine weitere Uebertragung von nordamerikanischen Eisenbahnantheilen an europäische Besitzer um 60 Millionen Dollars erfolgt sei, so kommt von dieser gewiß nicht zu hoch gegriffenen Summe sicherlich ein sehr erheblicher Theil auf Deutschland. Nun stelle man aber nicht die Kapitalistenbetheiligung an einer Eisenbahn im Auslande mit einer Betheiligung an Anleihen des Auslandes gleich. Jene ist eine Betheiligung an Betriebsunternehmungen des Auslandes, und wir haben hier nichts Anderes vor uns, als eine in großem Maßstab ausgeübte freie Industrie, Geschäftsunternehmungen, zu deren Betrieb der Ausländer weder einer Niederlassungsbewilligung, noch einer Koncession benöthigt ist.

Ich habe es bei einer früher nahe gelegten Veranlassung absichtlich unterlassen, auf jene Menge anstößigster Erscheinungen einzugehen, welche das Auftreten der Werthpapiere von Privateisenbahnen auf dem Geldmarkte der Börsenwelt hervorgerufen hat. Die Gegner der Privateisenbahnen unter allen Umständen haben gerade aus der Widerlichkeit und entsittlichenden Wirkung der Spekulation mit Eisenbahnaktien eine wesentliche Stütze für

die heftigsten Angriffe entlehnt. Wie sehr man indessen die Wahrheit ihrer Nachweise über die Art und die Wirkung dieser Schwindeleien und Betrügereien zuzugestehen bereit sein mag, man muß — will man unbefangene Gerechtigkeit des Urtheils walten lassen — sich hüten, die Privateisenbahnen für das Auftreten von Operationen und Manipulationen verantwortlich zu machen, die schon lange vorher, und nicht einmal erst zu Law's Zeiten aus kranken Stellen und Richtungen in der modernen Welt hervorgetrieben worden sind. Die Privateisenbahnen haben sie nicht hervorgerufen und würden sie durch ihr Ausbleiben oder Verschwinden nicht beseitigen; sie haben nur eine besondere Gelegenheit, einen neuen Tummelplatz dargeboten; und ein solcher wird sich, so lange die ursächlichen Kräfte bleiben, immer finden. Hat ihn doch in diesem Sommer auch wieder der Kornhandel darbieten müssen. Starke Krankheiten werden gewöhnlich nur unter großen Schmerzen beseitigt. So sehr jeder Wohlmeinende Gesetze, wie die preußischen gegen den Aktienunfug willkommen heißen mag, es scheint, als ob die Völker von solchen Uebeln nur durch großen Schaden befreit würden, der leider im Einzelnen Diejenigen am wenigsten trifft, die ihn vor Allen verdient hätten. Das aber wird manchem Staatswirth anfänglich wunderlich genug erschienen sein, daß gerade die Eisenbahnpapiere, die doch — weil ihr eigentlicher innerer Werth überhaupt schwierig und nur vermittelst technischer Kenntnisse einigermaßen genau bestimmbar ist, weil weiterhin nicht nur dieser eigentliche Werth vergleichweise geringen Schwankungen unterworfen, sondern auch jegliches Steigen desselben für die Vorausberechnung ziemlich offen gegeben ist, — großen Kursschwankungen weniger ausgesetzt sein sollten, durch die abgefeimten Handgriffe und die groben Täuschungsmittel einer rücksichtslos eigennützigen Spekulation in die allerstärksten und fast unglaublichen Kursschwankungen hineingetrieben werden konnten. Je größer nun die Kapitalmassen waren, um so stärker und allgemeiner wirkend diese Schwankungen — ein grausiges Memento für die bodenlose Unsicherheit des beweglichen Besitzes in den Händen Derjenigen, welche dieses Spiel zur Erwerbsarbeit ausgewählt haben. Nordamerika, England und Frankreich haben die widerlichsten und verderblichsten Wirkungen desselben erlebt. Aber Nordamerika und England sind, wenn auch erst durch großen Schaden, klüger und weiser geworden. Während in Nordamerika insbesondere bei neu auftretenden Eisenbahnen wenigstens eine sehr große Zahl der Aktien in die Hände der die Trace umwohnenden Grundbesitzer und Industrieunternehmer kommt, die sie behalten wollen, — in der Schweiz bereitet sich ein ähnliches Verhältniß vor, — hat die englische Betriebsweise den Raum für Kursoscillationen bedeutend verengert, und das auf die reellen Erfahrungen aufmerksame Publikum ist hinlänglich über die

Glaubhaftigkeit chimärischer Entwürfe aufgeklärt. In Frankreich dagegen gilt bis zur Stunde der Satz: l'appétit vient en mangeant; auf die Spielwuth der Börsenmänner unter Louis Philipp ist die Raserei der Börse und ganzer Volksklassen unter Louis Napoleon gefolgt. Wenn man in französischen Blättern liest, daß der Kurswerth der Aktien von den 16 französischen Bahnen am 1. Juni 1852 (zusammen 809,815,000 Fr.) gegenüber dem Kurswerth vom 2. Dec. 1851 (zusammen 529,243,750 Fr.) eine Werthzunahme von 280,571,250 Fr., d. h. um 53 % zeige, oder daß die Aktien dieser 15 Bahnen (mit Ausschluß von Paris-Versailles linkes Ufer) am 1. Juli 1852 gegenüber dem 1. Juli 1851 gar eine Wertherhöhung um 342,131,485 Franken erkennen ließen, so mag man immerhin einen recht starken Faktor dieses Ergebnisses in der Prinz-Präsidenten- und Kaiserberuhigung erblicken, welche zu immer größerer Zuversicht der Aktienspieler über das zerrissene Land kam. Indessen hüte man sich, darauf Alles zurückzuführen in einem Staate, wo sich ununterbrochen, unter jeder politischen Konstellation auf dem Eisenbahnaktienmarkt den Haussiers die Baissiers gegenüberstellen; wo jede, die kleinste wie die dümmste Nachricht aus weitester Ferne zu berechneten Manoeuvres zugestutzt und verbraucht wird und die Hausse selbst zugleich wieder ein Mittel ist für weitere Absichten, auch für officielle. Auch bedenke man, daß selbst an dem ruheseligen 1. Juli 1852 z. B. die Nordbahnaktie (620 Franken) noch lange nicht auf dem Stand des grollenden Jahres 1845 (715 Fr.) angelangt war. Bei der Betriebsweise in dem letztern Jahre wies eine Kommission der Deputirtenkammer mit Recht nach, daß die Bruttoeinnahme der Bahn auf 18,855,000 Fr. zu veranschlagen sei. Sie hat aber kein Wort darüber verloren, daß eine fünfprocentige Rentirung der Aktien zum Stande von 715 Fr. (bei 45 % Betriebskosten eine weit stärkere Bruttoeinnahme voraussetzen würde, als sie noch 1852 war, wo sie über 30 Millionen betrug: Angesichts solcher Erscheinungen, die jeder aufmerksame und kundige Betrachter augenblicklich und überall vermehren kann, vermag man den Wunsch nicht zu unterdrücken, es möchte jede wohlmeinende Regierung bei der Koncession von Privateisenbahnen zur officiellen Kunde der Landesangehörigen eine Darlegung der gewöhnlichen Börsenmanoeuvres und des Verhältnisses der Eisenbahnaktien zum Getriebe der Papierspekulation bringen lassen; ich meine, das wäre der beste Schutz für Jeden, der vor Täuschungen bewahrt bleiben will.

Jene großen Kapitalmassen, welche wir als Anlagekosten der Eisenbahnen verzeichnet finden, sind überall für eine ganz kleine Reihe ökonomischer Produkte und Kräfte verausgabt worden, vorab für Arbeitslöhne und Grunderwerb und zunächst dann für Eisen und Holz. Bei dem ko-

lossalen Umfange des Verbrauches ist überall eine ersichtliche Preissteigerung dieser Gegenstände eingetreten und aufrecht erhalten worden. Die bedeutende Steigerung des Eichenholzpreises in den letzten zwanzig Jahren ist Jedermann bekannt; sie muß ohne Zweifel auf den enormen Verbrauch von Eichenholzschwellen zum größten Theile zurückgeführt werden. Wir wollen überhaupt nicht die alleinige, nur die gewaltige Einwirkung des Eisenbahnbaues auf die Preise behaupten. Diese gilt aber auch ohne Frage für die Steigerung der Preise des Eisens; sie läuft der Ausdehnung der Eisenbahnbauten ganz parallel. Der lebhaftere Bau in dem Jahre 1835 steigerte den schon 1834 erhöhten Preis des Eisens in England von 6½ auf 7½ Pfd. St.; die Eisenbahnbauwuth in 1836 warf ihn auf 11 Pfd. St. Eine erweiterte Produktion führt zwar dann bald zu Verbesserungen und Ersparungen; der neue Konsum bewährt aber doch seine Wirkung so, daß er den Rücklauf der Preise hemmt oder mindert. Doch ist in den letzten Jahren ein fortwährender Aufschwung bemerkbar. Im December 1852 waren in London manche Eisensorten wegen der Bestellungen auf Schienen gar nicht zu erhalten und für Eisenbahnschienen wurden 9½ Pfd. pr. Tonne gewährt. Wer die Arbeitslöhne etwa von 1853 mit 1833 vergleicht, wird überall finden, sie sind durchschnittlich um 25 % gestiegen, und gerade auch die für ländliche Arbeit. Die Einwirkung der Auswanderung ist erst in den allerletzten Jahren etwas stärker ersichtlich und doch nur lokal; zumal auf dem Kontinent, wo nicht der Handarbeiter auszuwandern pflegt. Zum Bau der Eisenbahnen zogen die Arbeiter Hunderte von Stunden weit; wer hat nicht die mißvergnügten Gesichter der Tagelöhner über die schlesischen Arbeiter im mittleren und westlichen Deutschland gesehen? In einem großen Abstande ertönten den Eisenbahnen entlang die Klagen der Grundbesitzer über Mangel an Handarbeitern, d. h. über den gesteigerten Lohn der Arbeit. Wo der Oekonom höchstens etwa 6, 7 oder 8 Silbergroschen zugestand, gab die Eisenbahnverwaltung mindestens 10, gewöhnlich 12 und noch darüber. Dieser rasche Aufschwung des Taglohnes war um so folgenreicher, weil der Taglohn, sofern außergewöhnliche Krisen fern bleiben, sich im Großen nur sehr langsam zu heben oder zu senken pflegt. Wenn der Taglohn sich hebt, erweitert sich aber bald der Kreis der Bedürfnisse, deren Befriedigung dem Handarbeiter als die Nothwendigkeit der Gewohnheit erscheint. Neben der Preissteigerung des Werthes der Grundstücke durch die Ermöglichung oder Erleichterung des Transportes ihrer Produkte — von der wir später reden werden — hat man die Preissteigerung durch den Konsum der Eisenbahnbauten ganz übersehen. Man unterschätze ihn nicht; wenn man die Länge der Eisen-

bahnlinien und die Breite des Bahnkörpers mit seinen Dependenzen übermißt und dazu die gewaltigen Räume schlägt, welche die Bahnhöfe u. s. w. beansprucht haben, so kommt manche Quadratstunde zum Vorschein. Wichtiger aber ist noch, daß die Eisenbahn überall die kultivirtesten Landesstrecken nothgedrungen aufsucht und gerade die größten Flächen aus dem werthvollen Gartenlande um die großen Städte herum herausnimmt. Die städtischen Gemarkungen, für welche das Land den größten Werth hat, sind am stärksten heimgesucht worden.

Sobald die Eisenbahnen in Betrieb gesetzt wurden und ihre Vorzüge vor den übrigen Transportmitteln praktisch einleuchteten, mußte insbesondere die bedeutende Verwohlfeilerung des Verkehrs mächtige Wirkungen hervorrufen. Nicht nur, daß die Reisenden zu Pferd, zu Wagen und zu Fuß und die Gütermengen, welche schon früher in derselben Trace befördert wurden, der Eisenbahn zufielen, es strebten auch benachbarte Wegrichtungen nach einer Einmündung von der Seite her, so daß aus vielen einzelnen Verkehrsflüßchen ein mächtiger Strom zusammenfloß. Ueberall zeigte die Erfahrung des Lebens, daß auf einer neu errichteten Eisenbahn bald mehr wie eine doppelt so starke Menge von Gütern und Personen befördert wurde, als man aus dem vorher bestehenden Verkehr zusammenrechnen konnte. Als z. B. 1842 die Kommission der Deputirten in Würtemberg eine genaue Zählung der Reisenden auf allen für die anzulegende Eisenbahn in Frage kommenden Routen vornehmen ließ, ergab sich eine Summe von 69,249 auf die Wegstunde jährlich; die Kommission nahm aber im Hinblick auf die anderwärts gewonnenen Erfahrungen mittelst einer Wahrscheinlichkeitsrechnung 113,533 Personen an; doch kamen im Jahre 1850 auf eben diesen Bahnen 155,000 Reisende auf die Wegstunde. Aehnliche Ergebnisse sind bei jeder Eisenbahn nachzuweisen. Man hat so oft selbst mit heiter gestimmten Beweisführungen darauf verwiesen, daß auch die mächtigste Verkehrserleichterung wohl den Verkehr anregen, beleben, concentriren, nicht aber einen überhaupt neuen Verkehr schaffen könne. Es giebt indessen überall, ich möchte sagen, einen latenten Verkehr. Er ist gebunden durch die vorhandene Beschaffenheit der Transportmittel. Die Höhe der gebräuchlichen Transportkosten und sie allein hält diese Güter und Personen der Verkehrsbewegung fern. Die eintretende Erleichterung und Kostenminderung beseitigt das einzige Hemmniß, entfesselt den Verkehr, macht ihn frei; je stärker die Minderung, um so größer die Masse der in den Verkehr alsbald übergehenden Gegenstände. Dies ist die verkehrschaffende Wirkung der Eisenbahnen. Sobald dann neue Güter einen ersten Absatz in der Ferne finden, leiten sie auch eine Rückbewegung, einen Austausch, eine Rückfracht ein, die vorher nicht eintreten konnte.

Dieses Kettenspiel des Transportes verstärkt sich also mit der Zeit von selbst und insbesondere dann auf den Eisenbahnen auch mit jedem höheren Resultat des Betriebsfortschrittes, der zunehmenden Verwohlfeilerung. Welche Massen von Menschen und Gütern sind heutzutage täglich in dieser Bewegung. Eine friedliche Völkerwanderung, nur daß sie ununterbrochen fortgeht, nach Millionen statt nach Hunderttausenden zählt und zum größten Theil innerhalb der Gränzen des Heimathlandes verbleibt. In Größbritannien und Irland wurden 1851 85,391,095 Personen befördert, eine Zahl, die mehr als das Dreifache der Summe der Gesammtbevölkerung beträgt; die eine London-Northwestern-Bahn beförderte 7,900,000 Personen. In Frankreich bietet eine, wenn auch durchaus nicht die frequenteste Bahn eine lockende Gelegenheit zu einem Ueberblick mehrerer Jahre. Die Bahn Paris-Versailles rechtes Ufer wurde im August 1839 eröffnet und beförderte im ersten Betriebsjahr 2,408,360 Personen. Mit dem November 1852 ging sie in die Verwaltung der Westbahn über, nachdem sie im letzten Jahre von 4,463,567 Personen benutzt worden war. Während ihres dreizehnjährigen Bestandes hatte die Verwaltung auf ihr und der St. Germain-Bahn eine die Gesammtbevölkerung Frankreichs übersteigende Anzahl von Personen befördert, nämlich 37,437,743. In ähnlichen enormen Zahlen stellt sich die Stärke des Waarentransportes auf diesen Eisenbahnen heraus. Es mag statt weiterer Angaben genügen, darauf hinzuweisen, daß im großen Durchschnitt auf drei Personen etwa dieselbe Einnahme fällt, wie auf 20 Centner Waaren, und daß die Einnahme vom Waarentransport bald etwas über, bald etwas unter der Einnahme vom Personenverkehr gestanden hat. Die englischen und französischen Bahnen eignen sich nur deshalb zu kurzen Nachweisen vortrefflich, weil wir dorten längere Bahnen und namentlich in England schon ein ausgebildeteres Netz vor uns haben. Im Uebrigen ist die Frequenz z. B. der deutschen Eisenbahnen namentlich wegen der bei dem niedrigeren Tarife bedeutend größeren Betheiligung der unteren Volksklassen schon jetzt *verhältnißmäßig* weit stärker. Denn während auf jedem betriebenen Kilometer in England 6300 einsteigende Personen jährlich gerechnet werden, stiegen in Belgien 6700 Personen ein, in Baden 6870, in Würtemberg 7210 u. s. w. Auf den belgischen Bahnen wurden 1851 4,355,756 Personen befördert, auf 22 vollständig betriebenen preußischen Bahnen 9,288,096 Personen und 56,409,691 Centner Güter, auf den sächsischen Staatsbahnen 1,302,224 Personen und 7,593,282 Ctn. Güter, auf den badischen Bahnen, ehe die Revolution die Frequenz für die folgenden Jahre bis zur Stunde verminderte, im Jahre 1847: 2,366,857 Personen u. s. w.

Dergleichen summarische Abschlüsse von Betriebsrechnungen pflegen

ein mannigfaltiges Detail vor sich zu haben, aus welchem sich manche wichtige Wahrheit ergiebt. Vor Allem erkennt man überall, daß der weitab größte Theil des Personenverkehrs auf die von den unteren Ständen benutzten niedrigeren Wagenklassen, der weitab größte Theil des Waarentransportes auf die wohlfeileren und voluminöseren Güter fällt; mir ist nur ein einziges Beispiel vom Gegentheil vorgekommen, nämlich auf der französischen Nordbahn, wo die Einnahmen, — auch hier nicht von ferne die Zahl der Reisenden — der ersten Wagenklasse einmal (1851) die stärksten waren; dieses Resultat wurde wohl weniger durch die Einrichtung von Trains expresses ausschließlich für die erste Wagenklasse, als durch den außergewöhnlichen Zudrang reicher Reisenden, welche auf dieser Bahn zur Industrieausstellung in London eilten, herbeigeführt.*) Es liegt hier jedenfalls ein laut redender Beweis vor, welche humane und auf die Verbesserung der Lage der unteren Volksklassen hinarbeitenden Elemente die moderne Kulturentwickelung trotz aller Rabulistereien socialer Raufbolde in ihrem Schooße trägt. Zeigt sie doch diesen Zug überall, selbst wo es sich um die Befriedigung der „vornehmsten" Genüsse, der Kunstgenüsse, handelt. Oder sollte z. B. der Entwicklungsgang der zeichnenden Künste von dem Unicum des Originales für einen reichen Mann zur Vervielfältigung des Kupferstiches, des Stahlstiches, der Lithographie u. s. w. einer Deutung dunkler sein? In jener aus dem Verkehr der Eisenbahnen festgestellten Thatsache liegt zugleich ein, wie mir scheint, ganz allgemeines, wichtiges Gesetz des Verkehrs erschlossen, das nämlich, daß jede Erniedrigung der Transportkosten die Verkehrsfähigkeit der werthgeringeren Güter stärker hebt, als die der werthhöheren Güter. Der einfache, aber zwingende Grund liegt in dem Umstand, daß die Transportkosten bei den ersteren eine stärkere Quote ihres Preises ausmachen, als bei den letzteren. Wenn für einen Centner Waaren von 6 Thlr. Werth und für einen zweiten von 12 Thlr. Werth die Transportkosten 1 Thlr. betragen, so machen sie im ersteren Falle $1/6$ des Werthes, im letzteren $1/12$ aus. Fallen die Transportkosten auf $1/2$ Thlr., so machen sie $1/12$ und $1/24$ des Werthes aus, dem Verkäufer des ersteren Centners verbleiben aber erst 5 und dann $5 1/2$ Thlr., dem des zweiten erst 11 und dann $11 1/2$ Thlr., d. h. dem ersteren verbleibt nach der Kostenminderung $1/10$ des früheren Erlöses mehr, dem letzteren nur $1/22$. Dieses Gesetz findet eine durchaus gleiche Anwendung auch auf den Personenverkehr der reicheren und ärmeren

*) 434,307 Reisende der ersten Klasse lieferten eine Einnahme von 5,421,622 Fr., 974,760 der zweiten Klasse 4,215,759 Fr. und 2,571,174 der dritten Klasse 4,683,037 Fr.

Volksklassen, weil die Transportkosten in dem Personenverkehr von der Gesammtsumme des stärkeren Besitzes einen geringeren Theil betragen, als von der des geringeren. Die Wirkung dieses Gesetzes wird nun durch die Eigenthümlichkeit des Eisenbahn= (wie des Dampfschifffahrt=) Verkehres dadurch noch verstärkt, daß (wenn wir nur absehen von den Ausnahmeverhältnissen der Schnellzüge) alle bei dem Transport zunächst beabsichtigten Zwecke, insbesondere auch derselbe Grad von Raschheit der Translokation den unteren Volksklassen zu einem geringeren Preise geboten werden, als den reicheren, sobald wir bei diesen auch an dieser Stelle eine wirksame Macht der Sitte voraussetzen dürfen. Welche bedeutsame Folgen namentlich auch aus jenem Gesetz des Gütertransportes für Landwirthschaft und Gewerbe hervortreten müssen, werden wir bald sehen. Das aber möge im Hinblick auf die starke Benutzung der Eisenbahnen durch die unteren Stände hier noch hervorgehoben werden, daß die Staatsregierungen gegen die Behandlung derselben auf so vielen Privateisenbahnen gesetzlich haben einschreiten müssen. Mußte in England das Parlament mit Concessionen von Parallelbahnen und durch gesetzliches Heischen einer billigeren Klasse gegen die hohen Preise eingreifen, so war dort auch, ehe die Berechnung des Eigennutzes durchdrang, in der That eine oft widerliche Rücksichtslosigkeit gegen die Reisenden der billigsten Wagenklasse im Schwang. Und wenigstens noch 1851 hatte die dritte Wagenklasse keine Fenster zu derselben Zeit, wo auch die französische Regierung (bei Gelegenheit der Concession der Straßburg=Weißenburger Bahn) der Basel=Straßburger Bahnverwaltung erst Vorhänge für die Wagen dritter Klasse aufnöthigen mußte. Aus demselben Jahre stammt jene „österreichische kaiserliche Verordnung," welche z. B. im §. 22 einfach festsetzt: selbst in den niedrigsten Klassen müssen die Wagen mit Fenstern versehen sein.

Eine andere wichtige Thatsache besteht darin, daß auf allen Eisenbahnen gegen die früheren Erwartungen der Transport zwischen kleineren Entfernungen, insbesondere auch bei dem Personenverkehr, nicht nur weitab der stärkste ist, sondern auch die stärkere Quote der Einnahmen bildet. Diese Thatsache steht in sofern mit der vorher erwähnten in einem gewissen Zusammenhange, als die Personen in der ersten oder in der ersten und zweiten Klasse durchschnittlich weit größere Strecken zu durchfahren pflegen. Man erkennt daraus, daß jede Eisenbahn, auch wenn sie über die Landesgränze hinaus mit ausländischen Bahnen in Verbindung steht, die größten Dienste den ihr benachbarten Landesbewohnern und dem kleinen Verkehr leistet, dagegen die weltbereisenden Touristen und die Vergnügungsfahrten der vornehmen Welt viel weniger in Frage kommen. Die Erfahrung hat schlagend den viel kursirenden Wahn widerlegt, als

seien die Eisenbahnen ein Luxusartikel, dessen Genuß Jeder, der wolle, sich verschaffen und zu jedem Preise bezahlen möge. Jede Eisenbahn hat eine kosmopolitische, eine internationale, eine binnenländische und eine lokale Bedeutung; auch bei den riesigsten „Weltbahnen," welche von einem Ende des Kontinentes zum andern streben, steht auf jedem Territorium die binnenländische und lokale Bedeutung weit voran. Darin liegt der Grund, warum man sich bald von dem Irrthum des englischen Grundsatzes überzeugen mußte: die kürzeste Linie sei immer die beste. Dem Touristen, dem fremden Reisenden im Personenverkehr entspricht im Gütertransport das Transitgut; Jedermann weiß jetzt längst, daß die hochwichtige Rolle, welche die Transitberechnungen in den Eisenbahnbauentwürfen früher spielten, durch die wirkliche Erfahrung nicht bewährt worden ist. Doch möge man auch den internationalen Verkehr, so mächtig er durch die Eisenbahnen verstärkt und erweitert worden ist, nur ja nicht dadurch zu heben suchen, daß man der weit größeren Bedeutung des binnenländischen Verkehrs vergißt. Belgien ist ein kleines Land und steht als ein rührig industrielles und selbst durch seine zwingenden Bedürfnisse in einem lebhaften Verkehr mit Frankreich und Deutschland. Nach dem Rechenschaftsbericht der belgischen Staatseisenbahnen von 1851 hat der Verkehr zwischen Belgien und Deutschland, der belgisch-rheinische Verkehr über Herbesthal betragen 1,530,448 Fr.; der belgisch-französische über Mouscron und Quiévrain 1,155,348 Fr.; der Transit durch Belgien 629,687 Fr.; der internationale Verkehr zusammen also 3,315,483 Fr., d. h. etwa ein Fünftel der Gesammteinnahme von 15,968,805 Fr.

Indem die Eisenbahnen die Transportkosten erniedrigt haben, ist unmittelbar mit ihrem Betrieb eine gewaltige Kapitalersparung, beziehungsweise eine Verwendungsfähigkeit von großen Werthmengen für die Befriedigung anderer Bedürfnisse herbeigeführt worden. Und man bedenke, es handelt sich hier durchaus nicht um ein Ergebniß jenes Ersparens, welches seine Frucht durch überlegte Entsagung auf den Konsum bringt; es wird nicht nur nach wie vor dasselbe, sondern weit mehr und besser für geringere Kosten dargeboten. Einen Ueberschlag der Summen, um welche es sich hier handelt, kann man sich in dieser Weise machen. Nehmen wir an, daß die Eisenbahn die früheren Transportkosten für Personen und Güter auf die Hälfte reducirt, und daß die Stärke des Verkehres gegen früher verdoppelt wird, so würde dasjenige, was an den Transportkosten derselben Summe von Personen und Gütern, die vor der Errichtung der Eisenbahnen in wirklichem Verkehr waren, erspart wird, in 50 %

der Gesammteinnahmen der Eisenbahn sich darstellen. Wirft man dagegen den Blick auf die Gesammtmasse des neuen Verkehrs, in welchem eine Menge von Personen und Gütern auftreten, die früher gar nicht in Transport sich befanden, so muß man sagen: wenn auch nach der Errichtung der Eisenbahnen von einem Lande im Ganzen dieselbe oder auch eine viel größere Summe für die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses verausgabt wird, so wird doch jetzt für eine der früheren gleiche Summe eine doppelte und noch größere Menge von Verkehrsbedürfnissen befriedigt. Und das sind eben die beiden Proceduren, wie Kapital gesammelt wird. Die Ersparung an Kosten des Personenverkehres kommt unmittelbar dem Reisenden, mittelbar aber auch dem Ganzen zu Gute, so weit dasselbe an der Kapitalersparung durch die Einzelnen betheiligt ist. Die Ersparung an den Gütertransportkosten kann dem Producenten und Absender oder dem Konsumenten oder beiden zugleich nutzbar werden; für die Dauer aber verfällt sie dem Konsumenten, weil es ein allgemeines wirthschaftliches Gesetz ist, daß die Produktionskosten der Güter ihren Marktpreis reguliren, und für den fern wohnenden Konsumenten sind die Transportkosten ein Bestandtheil der Produktionskosten. Diese Wirkung der Kapitalersparung wird aber nun durch die außerordentliche Steigerung in der Geschwindigkeit des Transportes ungemein verstärkt. Der englische Ausspruch: Zeit ist Geld, welcher neben einer banausischen Bedeutung auch eine ideale hat, ist gerade durch die Eisenbahnen landläufig geworden. Nur möge man beherzigen, daß das Time is money ebensowohl für die Beschleunigung des Waarentransportes, wie für den Personenverkehr gilt. Für den Menschen ist die Zeit Geld, weil er Zeit braucht zur Arbeit, zum Gelderwerb. Wenn ihm deshalb durch eine Beschleunigung des Transportes die Zeit verkürzt wird, welche er zu Fuß oder im Wagen ohne Arbeitsverdienst und Gelderwerb hinbringen muß, so wird ihm die für Gelderwerb anzuwendende Zeit vergrößert. Auch dieser reelle Vortheil der Eisenbahnen kommt ganz den arbeitenden, gelderwerbenden und gar nicht den genießenden, kapitalverzehrenden Klassen, und Jedermann nur in eben dem Maße zu Gute, als er auf jener Seite steht. Die Summen, welche hier durch die Eisenbahnen gewonnen werden und als ein gewaltiger Zuwachs an Bedingungen zur Steigerung des privaten, wie des Nationalreichthums angesehen werden müssen, sind gar nicht zu veranschlagen. Aber man denke nur etwa an einen armen Handwerker, dessen Tagverdienst 48 Kreuzer beträgt und der zu einer Fußwanderung nach einem 8 Stunden entfernten Platze genöthigt ist. Abgesehen von allen Extraausgaben, die eine Reise auch dem Aermsten bringt, müßte er wenigstens 1 fl. 36 Kr. Ar-

beitsverdienst und, ich will nur sagen, 1 fl. für die Lebensmittel zweier Tage daran geben, während er jetzt auf einer baierischen Bahn, selbst ohne Rücksicht auf eine etwaige freie Retourfahrt, in einem Vormittag für die Reise und seine Geschäfte Zeit genug behält, und also nur 48 Kreuzer für die Fahrt, 15 für seinen Lebensunterhalt zu verwenden braucht. Aehnliches gilt natürlich für alle arbeitenden Stände, und je größer der Taglohn, je weiter die Fahrt, je öfter die Nöthigung dazu, um so größer wird der Gewinnst an Geld durch den Minderverbrauch an Zeit. — Für den Waarentransport gilt durchaus dieselbe Reihe wichtiger Wahrheiten. Einfach durch die vermehrte Raschheit des Transportes — wir schließen hier jeden Gedanken an die Kostenverminderung ausdrücklich aus — wird eine große Menge von Gütern dem Verkehr überhaupt erst übergeben, welche vordem außerhalb desselben überhaupt oder wenigstens außerhalb des Verkehres für weitere Entfernungen standen. Man hat diese Wirkung längst an der erst mit den Eisenbahnen eingetretenen Versendung von Eßwaaren, wie frische Butter, Gemüse, frisches Fleisch, Milch oder Blumen u. s. w. bemerkt, und in der That erstaunt man über die enormen Gewichtsmassen, mit welchen solche Güter, die bei einem weniger raschen Transport vor der Erreichung ihres Zieles verderben würden, jetzt in allen Betriebsverzeichnissen der Eisenbahnen sich aufgezeichnet finden. Von wenigstens gleicher Bedeutung erscheint mir indessen doch auch eine zweite Thatsache. Die Marktpreise aller Güter sind in einer ununterbrochenen Bewegung. Wenn nun Güter, z. B. Getraidefrüchte, und insbesondere in Zeiten der Theuerung, aus weiter Ferne in Ansehung der Höhe der beiderseitigen Getraidepreise und der Transportkosten zum Vortheil des Versenders, wie des Absenders schon kommen könnten, so bildet doch die mögliche Schwenkung der Preise von der Zeit der Absendung an bis zur Zeit der Ankunft der Früchte in den Erwägungen des Absenders an sich und um so mehr ein Motiv zum Zurückhalten, weil bei hohen Preisen eher ein Rückschlag als ein Aufschlag zu gewärtigen ist. Je länger deshalb der Transport dauern muß, um so stärker wirkt dieses Motiv dahin, daß versendbare Güter dem Transport in die Ferne nicht übergeben werden. Natürlich gilt dieser Satz auch umgekehrt, und es ist gar nicht zu bezweifeln, daß nicht die größere Billigkeit des Transportes allein, sondern gerade auch die größere Geschwindigkeit z. B. die Anschwellung der von Nordamerika dem europäischen Kontinent jährlich, und zumal in Zeiten der Theuerung, zugesendeten Massen von Lebensmitteln bewirkt hat. Ich erinnere nur noch an die Verhältnisse während der Geltung jener „gleitenden Scala“ für die Korneinfuhr Englands. Denn es ist notorisch, daß man in Nord-

amerika auch dann noch von Getraidesendungen nach England abstand, wenn das Verhältniß der Preise in England und Amerika auch unter Berücksichtigung der Transportkosten lockend genug war; man besorgte eben, es möchte bis zur Ankunft der Sendung der dargebotene Gewinn wieder unmöglich geworden sein. Endlich aber kann nun auch der Absender, wenn der Transport rascher ist, auch schon bei einem geringeren Unterschied der Preise, d. h. in dem häufigeren Fall seine Waaren dem Verkehr in die Ferne übergeben. Hier handelt es sich um eine Thatsache, die mich zu dem Ausspruch veranlaßte, daß der Satz: Zeit ist Geld, ebensowohl auf die Beschleunigung des Gütertransportes Anwendung finde. Während des Transportes nämlich ruht nicht blos die „Geld" verdienende Arbeitskraft des Menschen, sondern auch die zinswerbende Kraft der in den Waarengütern umschlossenen Produktivkapitalien. Mit anderen Worten, während des Transportes ist das werbende Kapital temporair ein todtes. Jede Verkürzung der Transportzeit wirkt dann ebenso, wie für den Personenverkehr. Der Verlust wird geringer; dieselbe Kapitalkraft kann rascher wieder zur werbenden Verwendung kommen u. s. w. Diese Ersparung an „Geld" durch Ersparung an Zeit kommt für die Dauer der Konsumtion zu Gute, denn sie ist eine Verminderung der Produktionskosten.

Ueberblickt man nun mit einem Male die gewaltige Masse von Kapital- und Arbeitskraft, welche unmittelbar und mittelbar durch die Verkehrsverbesserungen der Eisenbahn erspart wird, so muß man alsbald einsehen, hier erfolgt ein mächtiger Zuwachs in zweien von den drei Faktoren aller Gütererzeugung. Jene Transporterleichterungen machen Arbeitskraft und Kapital, die bis dahin für das Transportmittel verwendet werden mußten, frei und verwendbar für die Produktion. Es ist ein segenbringendes Ziel gewonnen, weil jeder wahre ökonomische Fortschritt in der Erleichterung, Verstärkung, Verbesserung, Vermehrung der Produktion besteht. In dem Maße, als ein Land mithin Eisenbahnen, die ein wirkliches Verkehrsbedürfniß befriedigen, erwirbt, muß es auch für den Wettkampf auf den Weltmärkten konkurrenzfähiger werden, weil es mit jeder gleich großen Menge von Arbeits- und Kapitalkräften durch eine Ersparung an den Produktionskosten mehr leisten kann.

Und hier wollen wir mit dem Leser eine Wendung machen, um den Blick auf die Einzelnkreise in der unterschiedsvollen Mannigfaltigkeit des ökonomischen Gesammtlebens hin zu richten. Wie die wissenschaftliche Nationalökonomie von der summarischen Betrachtung der Bedingungen und Verhältnisse des „Nationalreichthums," als eines Ganzen, weiterschreiten muß zur Erörterung des Details, an das der einzelne, kon-

krete Mensch mit seinem Wohl und Wehe gekettet ist, so wollen wir auch hier über den Totalwirkungen nicht die Einzelnwirkungen, nicht die Effekte übersehen, wie sie in den kleinen und einzelnen Kreisen besondere Gestalt gewinnen. Nicht als ob damit die Reihe der ganz allgemeinen Wirkungen abgeschlossen wäre; das wäre wegen des innigen Zusammenhanges aller einzelnen ökonomischen Kreise unter einander und weil auch an der einzelnen Stelle nur die allgemeine Wirkung eine besondere Form erhält, an sich ein ganz verkehrter Gedanke. Aber es mögen von jetzt an diese allgemeinen Ergebnisse als Resultate einer von den Erscheinungen in den ökonomischen Einzelnkreisen ausgehenden Erwägung sich einstellen.

IV.

Man hat, wo man die Einwirkungen der Eisenbahnen auf die Verhältnisse des Bodens, auf den Landbau und die Rohproduktion überhaupt in Erwägung zog, gewöhnlich vor Allem auf die Thatsache hingewiesen, daß durch die Einrichtung des neuen Transportmittels der Werth und Preis der Grundstücke erhöht werde, und zumal aller derjenigen, welche in größerer Nähe lägen. Bleibt man indessen bei dieser Sentenz stehen und hält man sie in dieser Form für allgemein gültig, so übersieht man Vieles und in Vielem sieht man falsch. Das ist freilich auch so sorglos geschehen, daß man öfter in einem Athem eine allseitige Erhöhung des Werthes der Grundstücke dem Bodenproducenten und wohlfeileres Brod allen Konsumenten in Aussicht stellte. Wir sehen hier gänzlich ab von jener Preiserhöhung der Grundstücke, welche sich als die Folge eines den Fortbetrieb landwirthschaftlichen Anbaues aufhebenden Ankaufs größerer Bodenmassen herausstellt; auch bleibe unbeachtet, daß die neue Verkehrsstraße überall die specifische Bevölkerung in ihrer Umgebung gar bald in stärkerem Grade verdichtet und dadurch allein schon ein stärkeres Steigen der Bodenpreise in den die Trace begleitenden Quadratstunden hervorruft.

Jedes Produkt, das auch außerhalb des Produktionsortes Absatz finden könnte, hat einen durch die Transportkosten abgegränzten Absatzrayon; er wird durch die Linie bestimmt, an welcher der geringere Preis am Produktionsorte mit den Transportkosten dem höheren Preis auf dem fernen Absatzmarkt gleichkommt. Diese Gränzlinie umschließt einen um so kleineren Kreis, je größer die Transportkosten im Verhältniß zum Werth des Produktes sind, d. h. also auch je höher die Transportkosten überhaupt sind und je geringer der Werth des Produktes an sich, und sodann: je höher jene, je geringer dieser im Verhältniß zu dem Volumen und der Schwere des Produktes. Daher gehört das Absatzgebiet der schweren und voluminösen Rohstoffe der Bodenproduktion von Haus aus

zu den beschränkten. Wir sehen aber auch, weshalb an sich jede Minderung der Transportkosten dem Transport solcher Rohstoffe in stärkerem Grade zu Gute kommt, und dann, daß dieses Resultat durch die von den Eisenbahnverwaltungen überall eingeführten niedrigeren Tarifsätzen für jene noch verstärkt wird. Wo deshalb eine Eisenbahn errichtet wurde, erweiterte sie unmittelbar den bisherigen Absatzrayon der Landbauprodukte sehr bedeutend. Es wird, wie sich Jedermann vorrechnen kann, z. B. durch eine Reduktion der Transportkosten auf $1/3$ des früheren Bestandes in gerader Richtung der Absatz bis zur dreifach größeren Entfernung möglich, der Gebietskreis des Absatzes aber damit ein neunfach größerer, wie vorher. Diese Steigerung wird dann durch die größere Geschwindigkeit des Transportes und weiterhin noch insofern verstärkt, als in größerer Ferne von den Getraidemärkten, die ja fast immer in größeren Städten sich befinden, die Produktionskosten geringer werden. Ehe man jedoch von diesen Verhältnissen aus zu dem Schlusse über eine Erhöhung des Bodenwerthes nach dem Eintreten einer Verminderung der Transportkosten vorschreitet, muß man doch noch einen sehr bedeutsamen Unterschied beachten. Es giebt Massen von Grundstücken in sporadisch bevölkerten Ländern, deren Produkte wegen der Schwierigkeit und Kostspieligkeit des Transportes auf ferne Absatzmärkte, obwohl sie dort sehr willkommen sein würden, gar nicht versendet werden können, und die deshalb geradezu werthlos für den Besitzer sind. In diesem Falle befanden sich z. B. in vielen jüngeren Staaten Nordamerika's längere Zeit hindurch die Grundeigner. Indem sie deshalb, und oft zum größeren Theil aus ihren eigenen Mitteln, eine Eisenbahn, die ihnen allein die erwünschten Dienste leisten konnte, zu Stande brachten, erhielt erst ihr Grundeigenthum überhaupt einen Marktwerth. Und hierbei kann recht wohl der Fall eintreten, daß durch das jetzt erst auftretende Angebot von Produkten die Preise auf den Absatzmärkten gar nicht oder höchstens nur ganz vorübergehend gesenkt werden, weil die Zunahme der Bevölkerung an die Vermehrung der Lebensmittelproduktion gebunden ist. Ein analoges Verhältniß ist aber auch in altkultivirten und stark bevölkerten Staaten in der Weise möglich und wirklich eingetreten, daß dem Bodenbesitzer erst nach einer eingetretenen Transportkostenminderung die Versendung einzelner bestimmter Produkte seiner Oekonomie möglich wird, die vorher werthlos für ihn waren, sofern er sie nicht selbst verbraucht. Gutsbesitzer in der Nähe von Eisenbahnen haben sogar für Produkte einen lohnenden Absatz gefunden, welche vordem für ihre Oekonomie lästig waren. — In diesem letzteren, wie in dem vorher erwähnten Falle ist nun einem Hinweis auf die Wertherhöhung von Grundstücken durch die Eisenbahnen

nichts hinzuzufügen. Anders verhält es sich dagegen mit jener Werth-erhöhung der Grundstücke in den von Eisenbahnen durchzogenen Gegenden, mit welcher gleichzeitig das Auftreten wohlfeileren Brotes u. s. w. verbunden ist. Indem durch die Verminderung der Transportkosten für Getraide u. s. w. z. B. auf den dritten Theil ihres früheren Betrages der Absatzkreis jedes Producenten einen dreifach größeren Radius erhält, kann der Producent — je ferner der äußersten Linie, um so mehr — mit einem für ihn gesteigerten Erlös die Erzeugnisse seines Bodens absetzen, und demgemäß wird der Werth seiner Grundstücke steigen. Weil aber dieses Verhältniß überhaupt nur möglich ist, wenn ungleiche Preise vorhanden sind; weil sodann eine für den Erwerb des Grundeigners wirksame Ausdehnung seines Absatzrayons nur nach der Seite hin stattfindet, nach welcher hin die Getraidepreise steigen; endlich weil dem auf dem theureren Markte erfolgenden Mehrangebot von Getraide nicht eine gleichzeitige und noch weniger eine gleichzeitige und gleich große Zunahme der Nachfrage zur Seite stehen wird, so muß sich der Verdienst des Grundeigners in der Nähe jenes Marktes und damit auch der Werth seiner Grundstücke eben durch das Herabgehen der Transportkosten mindern. In der That ist das auch so der Fall und nichts Anderes, so weit es sich hier überhaupt nur um Wirkungen der Transporterleichterung handelt. Nicht eine allseitige Erhöhung des Werthes der Grundstücke wird durch die Eisenbahn herbeigeführt, sondern eine Ausgleichung des Unterschiedes in dem Werthe der einzelnen Grundstücke. Aus den Bedingungen allbekannter Verhältnisse geht es hervor, daß der Werth der Grundstücke in der Nähe der Städte sich senkt und der der ferneren sich hebt; durch beide Vorgänge wird der Unterschied überhaupt geringer. Jede Transporterleichterung mindert die geographischen Vortheile der bevorzugten Lage. Indem sich jene concentrischen Produktenkreise erweitern, mit denen uns Thünen sein schönes Gesetz, wenn auch in abstrakter Auffassung, vorführt, wird durch die verstärkte Menge der die größere Nähe am Mittelpunkt benutzenden Grundstücke der Vortheil der früher bevorzugten geringer. Diese Wirkung ist ganz allgemein und gilt für jede Art der Bodenbenutzung. Ebenso findet nicht eine allseitige Verringerung, sondern eine Ausgleichung der Preise des Brotes, des Holzes u. s. w. für die Konsumenten Statt, nur daß hier der Vortheil umgekehrt den städtischen Konsumenten und überhaupt dem zufällt, der aus größerer Ferne her seine Bedürfnisse befriedigen muß, der Nachtheil dagegen dem ländlichen, beziehungsweise dem Konsumenten, der dem Produktionsorte näher wohnt. Welche allgemeine und bedeutende Wirkung dieses Verhältniß auf die Ausgleichung der großen Unterschiede in den Lebensmittelpreisen verschiedener

Länder, namentlich in Nothjahren hat, wie also die extreme lokale Noth mehr gemildert und weithin eine Vertheilung des Aufschlags in den Preisen und damit auch eine Vertheilung der Entbehrungen bewerkstelligt wird, das haben die meisten europäischen Länder 1846 und 1847 mit Freuden empfunden. Hat man nun dieses thatsächliche Verhältniß vorher festgestellt und erkannt, dann kann man freilich zum Schlusse hinzufügen: dadurch daß mit der Minderung der Transportkosten sich die Produktionskosten im Ganzen verringern, muß sich im Ganzen der Werth der Grundstücke erhöhen oder der Preis der Lebensmittel u. s. w. senken. So weit das Steigen des Angebotes die vorhandene oder zunehmende Nachfrage übertrifft, fällt der Vortheil dem Konsumenten durch Sinken der Produktenpreise zu, im entgegengesetzten Fall aber dem Grundeigner durch Erhöhung des Bodenwerthes. Die zunehmende Dichtigkeit der Bevölkerung wirkt zum Vortheil des Grundeigners, die Erweiterung oder Verstärkung des Anbaues von Grundstücken, die fortschreitende Erleichterung des Bezugs aus der Ferne wirkt zum Vortheil des Konsumenten. Dabei ist denn nicht zu vergessen, daß Alles, was die Lebensmittelpreise sinken macht, in derselben Weise auf alle Industrieprodukte einwirkt, weil in allen Arbeitslohn bezahlt wird, der unter dem Einfluß der Lebensmittelpreise steht.

Es tritt uns hier indessen auch ein zweites Gesetz der Transporterleichterung von nicht geringerer Wichtigkeit entgegen, welches nur für diejenigen Produkte gilt, deren Erzeugung bei vermehrtem Bedürfniß, und namentlich bei plötzlich verstärkter Nachfrage, auch mit der größten Anstrengung von dem Menschen nicht willkürlich verstärkt werden kann, also namentlich für die Bodenprodukte des Landbaues. Die Minderung der Transportkosten nämlich, durch welche das Absatzgebiet der lokalen Produktion erweitert wird, verringert nicht nur die Unterschiede der Lebensmittelpreise, welche die Distancen des Raumes bedingen, sondern auch die, welche die Intervalle der Zeit herbeiführen; sie machen nicht nur die Preise über weite Strecken hin gleichmäßiger, sie verringern auch die Schwankungen der Preise an derselben Stelle in verschiedenen Zeiten. Und das ist ein Ergebniß von der segensreichsten Folge, wie es überhaupt ein Kennzeichen vorgeschrittener und gesunder Kulturzustände ist. Die Schwankungen in dem Preise der Lebensmittel an demselben Orte werden durch die Unterschiede in dem Ausfall der Ernten bedingt, mögen sie nun durch das langsam wachsende Dräuen einer dauernden ungünstigen Witterung oder durch plötzlich eintretende Zerstörungen elementarer Gewalten herbeigeführt werden. Sind aber schon in dem einzelnen Lande die schlimmeren Mißernten, wie die ungewöhnlich reichlichen Ernten öfter mehr lokal als total, so tritt das Ergebniß noch entschiedener hervor, wenn man

viele Länder eines Kontinentes oder wohl gar mehrere Kontinente zusammenstellen kann. Und je größer dann insbesondere die Menge der geographischen Breitegrade wird, um so stärker ausgleichend wirkt ja zugleich die Verschiedenheit der hier und dort producirten Getraidegattungen, weil vollständige Mißernten wohl ohne Ausnahme nur einzelne Fruchtgattungen treffen. Je abgeschlossener nun ein Land auf sich allein und seine Produktion mit seinem Bedarf angewiesen ist, d. h. eben je schwieriger und kostspieliger die Kommunikation ist, um so stärker müssen die Differenzen der Preise zwischen den Zeiten des Ueberflusses und denen des Mangels sein. Jeder Fortschritt in der Transporterleichterung gleicht nach beiden Seiten hin aus, weil bei höheren Preisen das Absatzgebiet aus der Ferne her, bei niedrigen der Absatzrayon nach der Ferne hin ausgedehnt wird. Haben wir deshalb in der ganzen neueren Zeit im Vergleich zum Mittelalter einen ununterbrochenen Fortschritt in der Transporterleichterung vor uns, so sind seitdem auch ebenso ununterbrochen die Oscillationen zwischen den Preisen der Hungerjahre und der Ueberflußjahre, wie zwischen den Differenzen, die innerhalb dieser extremen Gegensätze liegen, vermindert worden; darüber könnte man Hunderte von geschichtlichen Nachweisen zusammenstellen. Wenn aber jetzt selbst bei mittelmäßigen Preisen nicht nur Getraide von New-York oder Odessa und Riga, sondern selbst von Australien her in größeren Seestädten zugefahren wird, so muß die extreme Höhe der Preise — und natürlich auch eine ganz extreme Erniedrigung derselben — wie sie ein faktisch isolirtes Land oder selbst das isolirte Europa erlebt hat, unmöglich werden. Wie stark aber die Wirkung angeschlagen werden muß, möge man daraus ersehen, daß z. B. jetzt (August 1853) in Havre franco der Centner vortrefflichen Weizens aus New-York für 15½ Franken, d. h. für 7¼ Gulden zu haben ist, und daß der Transport von Havre nach Basel nicht theurer ist, als von Marseille her, wo der Preis des süd-französischen Getraides höher steht, als der Preis des nordamerikanischen in Havre! Und so schicken ja die Nordamerikaner, d. h. auch die aus Europa ausgewanderten Arbeits- und Kapitalkräfte, schon längere Zeit ununterbrochen mit den Früchten des Bodens auch Salzbutter, Salzfleisch, Käse u. s. w. Hierzu nun nur noch ein kleiner weiterer Nachweis. In den letzten Jahren haben wir namentlich in der zweiten Hälfte 1850 und in der ersten Hälfte 1851 starke Preisschwankungen erlebt. In jenen vier Vierteljahren aber schwankten z. B. in Basel die Preise nur zwischen 16. 66 und 18. 93 Franken, während sie in dem vom Eisenbahnverkehr isolirten, obwohl benachbarten Bern sich nach einander stellten auf: 16 Fr., 23 Fr., 20 Fr., 18. 25 Fr.

In diesem, wie in dem vorher besprochenen Verhältniß wirkt die Min-

derung der Transportkosten gerade so, wie die Minderung der Verzollungsbeträge, es wirkt die Verkehrserleichterung durch die Verbesserung der Kommunikationsmittel ebenso, wie das Wachsen der Verkehrsfreiheit durch die Minderung der Prohibitionen, der Schutz- und Finanzzölle. Diese Analogie zeigt sich auch noch bei einer weitern wichtigen Wirkung der Verkehrserleichterung überhaupt und insbesondere derjenigen, welche durch die Eisenbahnen herbeigeführt ist. Der Anbau der Grundstücke mit ihrer verschiedenartigen und verschieden großen Güte wird regulirt durch die Verwerthung, welche die auf ihnen zu gewinnenden Produkte finden können. Es werden nicht nur diejenigen Grundstücke überhaupt nur angebaut, deren Produkte den zu ihrer Erzielung nothwendigen Aufwand lohnen, sondern es wird auch dasjenige Produkt für den Anbau ausgewählt werden, welches die Aufwandskosten am stärksten lohnt. Während der erstere Fall für Länder von dichterer Bevölkerung mehr und mehr seine praktische Bedeutung zu verlieren pflegt, wächst die Wichtigkeit des letztern. Da nämlich jeder bestimmte Stand der Transportpreise ein bestimmtes Absatzgebiet, insbesondere auch für die Rohprodukte feststellt, so hat nicht nur der Producent, z. B. von nothwendigen Lebensmitteln, innerhalb dieses Kreises den entscheidenden geographischen Vortheil gegen den außerhalb stehenden Verkäufer für sich, sondern es wird auch innerhalb dieses Kreises die gesammte Masse und Menge der Produkte ihren Anbau finden, deren Verzehr der Bevölkerung nothwendig ist. Sobald nun durch eine Erleichterung des Transportes das Absatzgebiet jedes Produktes von außen her und nach außen hin sich stark erweitert und eben damit auch jene Steigerung oder Senkung der bestehenden Preise der Landesprodukte alsbald eintritt, so wird die Erzielung der Produkte, deren Preis durch neue oder vermehrte Zufuhr von außen her sinkt, werthloser, und andererseits die Gewinnung derjenigen, deren Preis durch Ausfuhr sich hebt, werthvoller. Bei einer so starken Minderung der Transportkosten, wie sie die Eisenbahnen herbeigeführt haben, kann dieses Resultat so derb auftreten, daß in dem einen Falle sich die Aufwandskosten des Anbaues gar nicht mehr bezahlt machen, und in dem andern die Erzielung noch gar nicht angebauter Produkte mit einem Male lohnend wird. Der Ackerboden wird mithin vielleicht dem Weinberg, der Waldgrund der Wiese Platz machen, oder umgekehrt; daneben bleibt natürlich auch die partielle Umbildung in der Verhältnißmäßigkeit der Anbautheile zu beachten. Je stärker die plötzliche Transporterleichterung, um so ersichtlicher muß der Umschwung werden, eben deshalb wird in den nächsten zehn Jahren die Schweiz nach einer so raschen Beseitigung der großen Transportschwierigkeiten in diesem Gebirgsland überraschende Beispiele

viele Länder eines Kontinentes oder wohl gar mehrere Kontinente zusammenstellen kann. Und je größer dann insbesondere die Menge der geographischen Breitegrade wird, um so stärker ausgleichend wirkt ja zugleich die Verschiedenheit der hier und dort producirten Getraidegattungen, weil vollständige Mißernten wohl ohne Ausnahme nur einzelne Fruchtgattungen treffen. Je abgeschlossener nun ein Land auf sich allein und seine Produktion mit seinem Bedarf angewiesen ist, d. h. eben je schwieriger und kostspieliger die Kommunikation ist, um so stärker müssen die Differenzen der Preise zwischen den Zeiten des Ueberflusses und denen des Mangels sein. Jeder Fortschritt in der Transporterleichterung gleicht nach beiden Seiten hin aus, weil bei höheren Preisen das Absatzgebiet aus der Ferne her, bei niedrigen der Absatzrayon nach der Ferne hin ausgedehnt wird. Haben wir deshalb in der ganzen neueren Zeit im Vergleich zum Mittelalter einen ununterbrochenen Fortschritt in der Transporterleichterung vor uns, so sind seitdem auch ebenso ununterbrochen die Oscillationen zwischen den Preisen der Hungerjahre und der Ueberflußjahre, wie zwischen den Differenzen, die innerhalb dieser extremen Gegensätze liegen, vermindert worden; darüber könnte man Hunderte von geschichtlichen Nachweisen zusammenstellen. Wenn aber jetzt selbst bei mittelmäßigen Preisen nicht nur Getraide von New-York oder Odessa und Riga, sondern selbst von Australien her in größeren Seestädten zugefahren wird, so muß die extreme Höhe der Preise — und natürlich auch eine ganz extreme Erniedrigung derselben — wie sie ein faktisch isolirtes Land oder selbst das isolirte Europa erlebt hat, unmöglich werden. Wie stark aber die Wirkung angeschlagen werden muß, möge man daraus ersehen, daß z. B. jetzt (August 1853) in Havre franco der Centner vortrefflichen Weizens aus New-York für $15\frac{1}{2}$ Franken, d. h. für $7\frac{1}{4}$ Gulden zu haben ist, und daß der Transport von Havre nach Basel nicht theurer ist, als von Marseille her, wo der Preis des süd-französischen Getraides höher steht, als der Preis des nordamerikanischen in Havre! Und so schicken ja die Nordamerikaner, d. h. auch die aus Europa ausgewanderten Arbeits- und Kapitalkräfte, schon längere Zeit ununterbrochen mit den Früchten des Bodens auch Salzbutter, Salzfleisch, Käse u. s. w. Hierzu nun nur noch ein kleiner weiterer Nachweis. In den letzten Jahren haben wir namentlich in der zweiten Hälfte 1850 und in der ersten Hälfte 1851 starke Preisschwankungen erlebt. In jenen vier Vierteljahren aber schwankten z. B. in Basel die Preise nur zwischen 16. 66 und 18. 93 Franken, während sie *in dem vom Eisenbahnverkehr isolirten, obwohl benachbarten Bern* sich nach einander stellten auf: 16 Fr., 23 Fr., 20 Fr., 18. 25 Fr.

In diesem, wie in dem vorher besprochenen Verhältniß wirkt die Min-

derung der Transportkosten gerade so, wie die Minderung der Verzollungsbeträge, es wirkt die Verkehrserleichterung durch die Verbesserung der Kommunikationsmittel ebenso, wie das Wachsen der Verkehrsfreiheit durch die Minderung der Prohibitionen, der Schutz- und Finanzzölle. Diese Analogie zeigt sich auch noch bei einer weitern wichtigen Wirkung der Verkehrserleichterung überhaupt und insbesondere derjenigen, welche durch die Eisenbahnen herbeigeführt ist. Der Anbau der Grundstücke mit ihrer verschiedenartigen und verschieden großen Güte wird regulirt durch die Verwerthung, welche die auf ihnen zu gewinnenden Produkte finden können. Es werden nicht nur diejenigen Grundstücke überhaupt nur angebaut, deren Produkte den zu ihrer Erzielung nothwendigen Aufwand lohnen, sondern es wird auch dasjenige Produkt für den Anbau ausgewählt werden, welches die Aufwandskosten am stärksten lohnt. Während der erstere Fall für Länder von dichterer Bevölkerung mehr und mehr seine praktische Bedeutung zu verlieren pflegt, wächst die Wichtigkeit des letztern. Da nämlich jeder bestimmte Stand der Transportpreise ein bestimmtes Absatzgebiet, insbesondere auch für die Rohprodukte feststellt, so hat nicht nur der Producent, z. B. von nothwendigen Lebensmitteln, innerhalb dieses Kreises den entscheidenden geographischen Vortheil gegen den außerhalb stehenden Verkäufer für sich, sondern es wird auch innerhalb dieses Kreises die gesammte Masse und Menge der Produkte ihren Anbau finden, deren Verzehr der Bevölkerung nothwendig ist. Sobald nun durch eine Erleichterung des Transportes das Absatzgebiet jedes Produktes von außen her und nach außen hin sich stark erweitert und eben damit auch jene Steigerung oder Senkung der bestehenden Preise der Landesprodukte alsbald eintritt, so wird die Erzielung der Produkte, deren Preis durch neue oder vermehrte Zufuhr von außen her sinkt, werthloser, und andererseits die Gewinnung derjenigen, deren Preis durch Ausfuhr sich hebt, werthvoller. Bei einer so starken Minderung der Transportkosten, wie sie die Eisenbahnen herbeigeführt haben, kann dieses Resultat so derb auftreten, daß in dem einen Falle sich die Aufwandskosten des Anbaues gar nicht mehr bezahlt machen, und in dem andern die Erzielung noch gar nicht angebauter Produkte mit einem Male lohnend wird. Der Ackerboden wird mithin vielleicht dem Weinberg, der Waldgrund der Wiese Platz machen, oder umgekehrt; daneben bleibt natürlich auch die partielle Umbildung in der Verhältnißmäßigkeit der Anbautheile zu beachten. Je stärker die plötzliche Transporterleichterung, um so ersichtlicher muß der Umschwung werden, eben deshalb wird in den nächsten zehn Jahren die Schweiz nach einer so raschen Beseitigung der großen Transportschwierigkeiten in diesem Gebirgsland überraschende Beispiele

dieser Umwandlung in dem Bodenanbau liefern. Im Allgemeinen vollziehen sie sich jetzt schon überall. Sobald man von der Seeküste, wie von dem Rheinufer her selbst Artikel, wie Milch oder frisches Gemüse und Blumen nach Paris liefern kann, muß das die Bodenbewirthschaftung bei den Umwohnern von Paris, an der Seeküste und an den Rheinufern wohl ebenso gewiß umgestalten, als der Walliser und Waadtländer seine Getraidefelder in Viehweiden oder Weinberge mit dem Augenblicke umwandeln wird, wo die Preise des aus der Ferne zugefahrenen Getraides unter die Höhe der für ihn nothwendigen Produktionskosten sinken. Oder sollte man das Vieh, welches für den starken Fleischverbrauch großer Städte bestimmt ist, auch dann noch auf einem Boden mästen, welcher eine Spatenkultur lohnt, wenn es aus weiter Ferne mit geringen Kosten und ohne Minderung seiner Schwere herbeigeführt werden kann? u. s. w. Das Resultat dieser Erwägung können wir so formuliren, daß wir sagen: die Eisenbahnen verändern den naturgemäßen Standort der Rohproduktion. Dieses Resultat ist von einem allgemeineren Gesichtspunkt aus deswegen als ein durchaus gesundes zu bezeichnen, weil die Wirkung der Veränderung darin besteht, daß die aus der natürlichen Beschaffenheit des Bodens hervorgehende und mit ihr gegebene absolut beste Verwendungsfähigkeit der einzelnen Grundstücke auf je einer Stufe der Rohproduktion wenigstens weit durchgreifender wie früher in der wirklichen Verwendung beachtet wird.

Die Wirkung der Eisenbahnen, welche wir hiermit zunächst für die Rohproduktion nachgewiesen haben, gilt nun ganz allgemein und für alle Gebiete der Industrie. Sie gilt eben so gut für die gewerbliche Industrie in allen ihren Formen, sie gilt auch für das Verhältniß der Rohproduktion gegenüber der gewerblichen Industrie und muß deshalb auch eine internationale Bedeutung für die ökonomische Situation der Völker gegen einander haben. Sie gilt endlich — man braucht sich nur über den Sinn zu verständigen — auch für die Thätigkeitskreise des Handelsstandes. Darüber wird die folgende Darstellung hinlänglich Aufschluß geben. Umgekehrt gelten, um es hier noch einmal zu bekräftigen, alle Vortheile der Transporterleichterung ebensowohl für den Landbau und den Landbauer, wie für den Gewerbs- und Handelsmann, für den man sie viel unbedingter einräumt, und wenn sich für die letzteren die Vortheile der größeren Geschwindigkeit des Transportes als bedeutsamer und wirksamer ergeben sollten, so kommen der Rohproduktion, weil und so weit sie mit einer geringeren Raschheit des Transportes ausreicht, die Vortheile der Wohlfeilheit in stärkerem Maße zu gut. Während in dem Personenverkehr überall die untere und besonders die ländliche Bevölkerung sich so stark den Nutzen der Eisenbahnen an-

eignet, daß der Theil der Einnahmen, wie der Personenzahl, welcher auf sie fällt, ganz unverhältnißmäßig die stärksten Mengen zeigt, betragen auch die Rohprodukte von dem Waarentransport 65. 70—80 und mehr Procente des Ganzen. Und während es eine vielfältig gemachte Erfahrung ist, daß fortwährend der langsame Gütertransport (d. h. eben der Transport schwerer und umfangreicher Rohprodukte und namentlich auch solcher, die in großen Massen zur Verwendung gelangen) in stärkerem Verhältniß zunimmt, als der geschwinde, hat sich das starke Ueberwiegen jener Rohprodukte in dem Gütertransport der Eisenbahnen gleich von Anfang an eingestellt. Als z. B. im Jahre 1845 das vollständige Netz der belgischen Staatseisenbahnen in Betrieb gesetzt war, ergab sich, daß ein Güterzug durchschnittlich 1200 Centner Waaren beförderte; darunter befanden sich 10 Centner der ersten Klasse à 5 Cents. für die Wegstunde, 130 der zweiten à 3—3¾ Cents. und 1060 Centner der dritten à 1½—2 Cents., d. h. Waaren wie Holz, Getraide, Dünger, Roheisen, Steinkohlen, Wolle, Hanf, Steine, Erden, Sand u. s. w. Man sieht, es handelt sich dabei natürlich auch nicht blos um Rohstoffe, welche der Bodenproducent versendet, sondern auch um solche, die er bezieht, und in welchen Massen wird gegenwärtig z. B. der Dünger in seinen verschiedenen Arten und Formen weither vom Landmann bezogen.

Daß im Allgemeinen der unmittelbare und mittelbare Nutzen, den die Eisenbahnen durch die Erleichterung des Verkehrs gewähren, ganz besonders auch den gewerblich industriellen Beschäftigungen und Ständen, so wie dem Handelsverkehr zu Gute kommt, bedarf hier keiner besonderen Ausführung. Alles, was vorher im Allgemeinen, und Vieles, was speciell als Folge für den Landbau nachgewiesen wurde, gilt um so mehr für Handel und Gewerbe, als deren Thätigkeit überhaupt mit einer ununterbrochenen Bewegung der Waaren und Personen untrennbar verbunden, und für sie auch insbesondere jede Vervielfältigung und Beschleunigung im Verkehr von unmittelbarstem Interesse ist. Indem wir dergleichen Wiederholungen von Nachweisen bei Seite lassen, wollen wir nur diejenigen Ergebnisse in Betracht nehmen, an welche wir hier noch besonders erinnert werden.

Schon die außerordentliche Erleichterung des persönlichen Verkehrs, und zwar durch alle ihre Faktoren, der größeren Wohlfeilheit, Raschheit, Exaktheit u. s. w., hat doch für die gewerbliche Industrie und den Handelsstand dadurch eine besondere Bedeutung, daß beide schon in ihren Geschäften und Arbeiten immer auf einen Verkehr mit der Ferne angewiesen sind. Da gilt es, Rohstoffe oder Fabrikate in Augenschein zu nehmen und zu vergleichen, und ebenso steht es mit den Fabrikationsmethoden: da müssen Maß und Wechsel in den Bedürfnissen der Konsumenten in Betracht gezogen werden, da gilt es, dem Fachgenossen Vertrauen zu ge-

währen oder abzugewinnen, Kapitalien aufzusuchen oder aus der Hand zu geben, damit sie mit der Arbeit in fruchtbare Verbindung gebracht werden können, — wie sehr steht in alledem die Wirkungskraft des brieflichen Verkehrs hinter der persönlichen Berührung zurück! Und merken wir wohl, die Aenderung des Verhältnisses zielt in Allem nach einer guten Seite hin, nach einer Sicherung der Solidität und des Fortschrites in dem Geschäftsunternehmen, nach der bessern Befriedigung der Konsumtionsbedürfnisse, nach einer sittlicheren Kausalität in allen Verhältnissen des Vertrauens. Wo aber schon bisher ein Verkehr durch Mittelspersonen nicht zu umgehen war, da wird er als solcher entweder ganz aufhören oder kann wenigstens stark vermindert werden. Auch das ist gut, denn die Thätigkeit aller Personen, welche zwischen dem Producenten und dem Konsumenten agiren, ist zwar nützlich, so lange sie einem vorhandenen Bedürfniß Befriedigung verschaffen; es ist aber immer vortheilhaft, wenn dieses Bedürfniß beseitigt werden kann. Während die Transporterleichterung also z. B. dem Konsumenten den unmittelbaren Bezug der Befriedigungsmittel seiner Bedürfnisse von dem Producenten erleichtert, weil sie ihn räumlich demselben näher bringt, tritt dieselbe Folge für den Fabrikanten auch gegenüber dem Rohproducenten ein, von welchem er das Rohmaterial seiner Waaren zu beziehen hat.

Die großen Erleichterungen des Waarentransportes müssen wohl zunächst für die Bedingungen der gewerblich industriellen Erwerbsthätigkeiten auch besondere Folgen hervorrufen, weil sich die in ihnen stattfindende Produktion in vielfältiger Art von der Arbeitsweise und den Thätigkeitsbedingungen der Rohproduktion unterscheidet. So gilt zwar jenes Gesetz der Vervielfältigung des Absatzgebietes durch die Minderung der Transportkosten durchaus auch auf dem Gebiet der kleinen und großen Gewerbsindustrie; es offenbart aber seine Wirkungen in besonderen Erscheinungsformen. Eine nächste Wirkung wird überall alsbald verspürt, ähnlich der im Landbau. Der Producent kann seine Waaren, welche auswärts abgesetzt werden, weiter versenden; er kann sie zunächst auswärts billiger verkaufen wie früher; es greift aber auch von außen her das Absatzgebiet des fernen Konkurrenten weiter und nachdrücklicher in das seinige ein; der Siegespreis in der Konkurrenz wird lockender, der Kampf aber auch schwerer; für die Konsumenten mindern sich die Preise durch die Minderung der Produktionskosten, wie durch die Kräftigung der Konkurrenz, weil diese die Anstrengung und die Umsicht des Producenten mit Macht auf das Aufsuchen und Verwirklichen jeder möglichen Ersparung in allen Faktoren der Produktionskosten hindrängt. Indessen ist doch die Lage des Gewerbsproducenten hierbei nicht so einfach, wie die des Landbauers. Der Gewerbspro-

ducent bezieht Rohstoffe und nimmt hierbei die Stellung ein, welche der Konsument von Rohstoffen gegenüber dem Landbauer hat; es kommen ihm alle Vortheile zu, welche die Erleichterung des Transportes von Rohstoffen gewährt. In der Arbeit des Rohproducenten kann man wohl an eine Analogie erinnern, indem dieser, wenn auch erst gerade in Folge des neuen Transportmittels, insbesondere alle Arten mineralischen, vegetabilischen und animalischen Düngers zur Hebung der Bodenkraft bezieht; indessen steht doch der Umfang dieses Bezugs für die Aufrechthaltung des Geschäftsbetriebes — und nur von dieser ist ja hier die Rede, nicht etwa von dem Bedarf für die Konsumtion der Haushaltung — in einem sehr schwachen Größenverhältniß zu dem ununterbrochenen Rohstoffbedarf der gewerblichen Industrie. Dazu kommt nun zweitens die der letzteren allein eigenthümliche und ununterbrochen nothwendige Versendung der Fabrikate, d. h. der Gütermengen, welche in Verhältniß zu ihrem Gewicht und Volumen einen höheren Werth haben. Wir sehen aber, daß die Transporterleichterung aus einem doppelten Grunde für diese in einem minderen Grade eintritt, wie für die Rohstoffe, einmal weil die Transportkosten von dem Werthe der letzteren eine stärkere Quote betragen, und sodann weil die besondere Betriebsweise der Eisenbahnen noch einen niedrigeren Tarifsatz für sie in Geltung bringt. Was folgt nun daraus, daß der Gewerbsmann in Rücksicht auf seinen Bezug an Rohstoffen sich stärker erleichtert sieht, als in Rücksicht auf die Versendungskosten des Fabrikates? Wohl ohne Zweifel dieses: **durch die Eisenbahnen und jede Transporterleichterung, welche ebenso wirkt wie sie, werden die geographischen Vortheile des Marktes, so weit dieselben durch die Lage der Gewerbsproduktion inmitten oder in der größeren Nähe von Produktionsorten versendbarer Rohprodukte bedingt ist, vermindert, und damit steigt die Wirkungsmacht aller Vorzüge in den Arbeits- und Kapitalkräften.** Das gilt für die Produktion der einzelnen Industrieunternehmung gegenüber einer anderen einzelnen, wie für das Verhältniß von Land zu Land, von Volk zu Volk. Es muß fernerhin, während die Bedeutung z. B. der Wolle, des Eisens, der Kohle u. s. w. auf die Bestimmung des von der Natur bevorzugten Standortes der Industrie sinkt, die Bedeutung der nicht versendbaren, lokal gegebenen Naturkräfte, wie des fließenden Wassers u. s. w., sich heben. Man sieht, es erwächst ein mächtiger Umschwung in den Bedingungen, durch welche der naturgemäße Standort der Industrie unter den maßgebenden Zuständen je eines bestimmten Kultur- und Produktionszustandes herbeigeführt wird. Während schon jetzt überallher von einem auffälligen Standwechsel einzelner Etablissements aus einem Staat in den andern, aus der Stadt auf das

Land und umgekehrt berichtet wird, dürfte nach einem längeren Bestande der Eisenbahnen das frühere Heimathsrecht gar mancher Industriezweige eine Aufgabe der Erklärung geworden sein. Es leuchtet außerdem von selbst ein, daß in Folge der mit der Minderung der Transportkosten für die Industrie im Allgemeinen herbeigeführten Minderung in den Wirkungen der Entfernungen — d. h. also auch der geographischen Vortheile einzelner Industrien oder ganzer Völker für den Absatz auf den s. g. Weltmärkten — auf die Möglichkeit einer Konkurrenz aller Industrien auf den Mittelpunkten des ausgedehntesten Absatzes gesteigert werden muß. Durch die Minderung des Kosten- und Zeitaufwandes für den Transport werden eben alle Industrien diesen Knotenpunkten des Absatzes räumlich näher gebracht. Man darf sich aber dieses Näherrücken nicht als ein verhältnißmäßig gleiches und zu demselben Endresultat führendes denken. Denn der Hauptvortheil, den die geographische Lage, so wie die besondere Begabung eines Territoriums gewährte, bestand weit mehr in den Versendungsschwierigkeiten und Kosten der Rohstoffe, als in den größeren Versendungskosten des Fabrikates, weil die Transportkosten von dem Werthe des letzteren eine kleinere Quote ausmachen. Während früher die Transportkosten der Rohstoffe auf gewisse Entfernungen hin die Theilnahme an der Konkurrenz peremptorisch ausschlossen oder unverhältnißmäßig erschwerten, kann jetzt von einer derartigen Bedingung gar nicht mehr die Rede sein. Hier nur eine sehr sprechende Thatsache. Während — nach einer Mittheilung in der Zeitschrift des österreichischen Ingenieurvereins — im September 1852 der Centner Eisenbahnschienen in österreichischen Bergwerken 11—12 Gulden Conv.-Münze am Produktionsorte kostete, erbot sich eine Liverpooler Firma, den österreichischen Centner englischer Eisenbahnschienen von Newport in Cornwallis nach Triest franco an Bord sammt Assekuranz, ausschließlich des österreichischen Zolles für 3¾ Gulden Bankvoluta, oder über Rotterdam, Donau-Main-Kanal bis zum Schanzel in Wien, einschließlich Spesen und Assekuranz für 6⅓ Gulden Bankvoluta, oder über Stettin sammt Provision, Sundzoll, preußischem Transitozoll, Assekuranz &c. bis Odenberg für 5$\frac{1}{10}$ Gulden und auf den Nordbahnhof in Wien für 6 Gulden Bankvaluta zu stellen! Liegt nicht in dieser einzigen Thatsache, welche zunächst nur einen außerordentlich starken Beweis etwa für den natürlichen Reichthum des englischen Bodens, die Wohlfeilheit des Transportes und vielleicht auch für die Vorzüglichkeit der englischen Ausbeutungsmethode zu enthalten scheint, der schlagendste Beleg auch für die Wahrheit, daß der Vortheil, welchen die Eisen producirenden Länder auf den Absatzmärkten der Eisen*fabrikate* vermöge ihres Bodenreichthums benutzen konnten, mit einem Male ganz außerordentlich viel geringer, und

andererseits, daß ein etwaiger Vorzug eines Landes an Kapitalbesitz oder Arbeitsfähigkeiten für die Verarbeitung des Roheisens mit einem Male außerordentlich bedeutender und wirksamer geworden ist? Ganz abgesehen davon, daß wir hieran auch ein sprechendes Beispiel haben, wie stark sich die Wirkungen der Verkehrserleichterung auf eine Ausgleichung der Preise nicht blos der Lebensmittel, sondern auch der Rohstoffe für die Industrie und die Fabrikate über die weitesten Entfernungen hin geltend machen. Es ist aber auch noch eine zweite Thatsache wirksam, daß die Transporterleichterungen, als deren Folge wir eine Erleichterung der Theilnahme aller Völker an dem Absatz auf allen Märkten hinstellten, nicht mit einer so verhältnißmäßigen Gleichheit für die näheren und ferneren wirken, daß das Schlußresultat nicht geändert wird, was man vielleicht deshalb um so mehr erwarten könnte, weil gerade bei einer gesteigerten Konkurrenz zuletzt doch auch schon geringe Differenzen zur Entscheidung des Wettkampfes hinreichen. Diese Thatsache besteht darin, daß die mit den Eisenbahnen bewerkstelligte Minderung der Transportkosten für die aus der Ferne zu sendenden Fabrikate in ihrem Betrage durchschnittlich viel größer ist, als die Differenz der Preise, welche vor der Einführung der Schienenwege den Ausschluß oder den empfindlichen Druck für die Konkurrenz dieser Fabrikate mit den Fabrikaten der näher am Absatzmarkt belegenen Industrien herbeiführte. Man merke wohl, es handelt sich hier durchaus nur um eine solche Konkurrenz, in welcher die fernere Industrie mittelst Geltendmachung ihrer Vorzüge in Arbeits- und Kapitalkräften die Vorzüge der geographischen Situation der anderen zu überwinden unternehmen kann; der Fall, wo sich mit der letzteren die ersteren vereinigen, kann gar kein Gegenstand der Erwägung sein. — Die Wirkung dieses Verhältnisses im Großen kann man sich auch so anschaulich machen, daß man erkennt, wie hier eine neue Stütze für die vermöge ihrer Arbeits- und Kapitalkräfte vorgeschrittenen Industrieländer zur Behauptung des Absatzmarktes der Industrieprodukte gewonnen ist. Das Resultat wird dadurch noch gesichert, daß in Ländern mit vorherrschender Rohproduktion eine starke Anregung auf den für die Ausfuhr so sehr erleichterten Landbau kommt. Eben deshalb, wie in Folge früherer Erörterungen, wird nicht zu leugnen sein, daß, wenn in einem Lande durch Schutzzölle die einheimische Industrie oder ein einzelner Zweig derselben auf Kosten der Konsumenten und aller derjenigen Producenten, welche bei freierem Verkehr in Thätigkeit waren oder in Thätigkeit gelangen würden, emporgebracht werden soll, der vor der Einführung von Eisenbahnen gültig gewesene Tarifsatz zur Erlangung derselben Resultate nicht mehr hinreicht.

Eine andere wichtige Folge der mit der Einführung der Eisenbahnen

verbundenen Wirkungen auf die gewerbliche Industrie zeigt für sich allein schon schlagend, wie sehr das neue Kommunikationsmittel alle Mittel und Tendenzen unterstützt, welche wir als der modernen Industrie eigenthümlich ansehen müssen. Zu den letzteren gehört doch wohl ohne Zweifel und vor Allem die verstärkte und ausgedehnte Einführung der Kapitalkraft in die gewerbliche Produktion, wie wir sie ja auch namentlich in der immer mehr fortschreitenden Anwendung der Maschinenarbeit an Stelle der menschlichen Arbeitskräfte vor uns haben. Jede Verstärkung der Kapitalkräfte in der Industrie und insbesondere gerade diejenige, welche in der Form der Maschinenverwendungen in Wirksamkeit gesetzt wird, hat zu ihrer unerläßlichen Voraussetzung ein weites, beziehungsweise ein erweitertes Absatzgebiet; der Vervielfältigung der Produkte muß eine Vervielfältigung der Abnehmer entsprechen. Wir sehen nun, in wie starker Weise durch die Eisenbahnen das Absatzgebiet jedes Produktionszweiges vergrößert wird. Es kann mithin — und hier ist dieses ganz gleich mit: es wird — nicht nur in denjenigen Industriezweigen, in denen schon früher große Kapitalkräfte und namentlich auch durch Einführung der Maschinenarbeit in Wirksamkeit gesetzt waren, die Kapitalverwendung mit lohnender Aussicht verstärkt werden, sie wird auch in vielen anderen Zweigen zu einer ersten ausgedehnten Anwendung gelangen. Und zwar wird das der Fall sein in allen denjenigen Industrien, in welchen sie und namentlich auch die Einführung der Maschinenarbeit wohl überhaupt möglich, aber deshalb nicht praktisch wurde, weil der Produktenabsatz in dem gegebenen Rayon auch für den Fall noch als zu gering erscheinen mußte, wenn alle Konkurrenz der gewerbsmäßigen Handarbeit für den Absatz beseitigt worden wäre. Daneben ist dann freilich auch noch hervorzuheben, daß jene durch die Eisenbahn vermittelte Erweiterung des Absatzgebietes auch insofern nothwendig wird, wenn die Preise der Produkte für den Konsumenten vermittelst einer in der Totalsumme für den Geschäftsunternehmer sich wenigstens gleich stark lohnenden Vervielfältigung der Einzelgewinnste herabgehen sollen. Jedenfalls ist aber offen zuzugestehen, daß, wie froh diese Wirkungen wohl von den Konsumenten begrüßt werden mögen, der Handwerker, und gewöhnlich am meisten der kleine Gewerbsmann, in kleineren Städten mit dem Eisenbahnverkehr nicht nur aus einer für ihn vielleicht behaglichen Ruhe durch die erleichterte Konkurrenz des auswärtigen Handwerkers aufgeschreckt und zu größerem Eifer, zu vermehrter Arbeit und Sparsamkeit u. s. w. genöthigt werden wird, — was für ihn, wie für den Konsumenten nur gut ist, — sondern daß ihm auch, sofern er ein gegen starke Wirkungen der Kapitalverwendungen nicht unzugängliches Geschäft betreibt, die Bedingungen einer gesicherten Existenz ganz abhanden kommen können. Ich weiß nicht, warum das so viele Lob-

redner der Eisenbahnen hinter den für den ersteren Fall wohl immerhin berechtigten Invektiven gegen die Trägheit, den Schlendrian u. s. w. der kleinen Handwerker in kleinen Städten nicht zur öffentlichen Anerkennung kommen lassen wollen. Alle allgemeinen und gerade auch die gewaltigsten Fortschritte und Segnungen der Kulturentwicklung werden den Völkern und der Menschheit überhaupt im Großen und Ganzen übergeben. Ein ja auch auf dem Gebiete der moralischen Welt oft unerforschliches Geschick läßt auch die ökonomischen Wohlthaten so in's Leben eintreten, daß an einzelnen Stellen wohl auch eine bittere Klage mit Berechtigung laut werden kann, während dem sittlichen und intelligenten Walten menschlicher Thätigkeiten die Fähigkeit nicht versagt ist, an vereinzelten Stellen zu entschädigen, zu heilen und zu versöhnen. Es wäre, meine ich, die würdige Aufgabe jeder wohlmeinenden Regierung, wie auch sittlich tüchtiger Korporationen, die Einwirkungen einer bevorstehenden Eisenbahn auf den Erwerb so mancher kleinen, in einem beschränkten Gesichtskreis auch den gewaltigsten Umänderungen bestehender Verhältnisse ruhig entgegen lebenden Gewerbsleute offen darzulegen. Das ist ja der Segen jedes großen und wahren allgemeinen Fortschrittes, daß er in sich selber die Mittel enthält, um alle Wunden zu heilen, die er vielleicht in diesem und jedem kleineren Kreise geschlagen. Und sicherlich zeigt auch in diesem Punkte die mit den Eisenbahnen bewerkstelligte Einführung der Maschinenarbeit für die Transportleistungen ihre durchgreifende Analogie mit den Wirkungen der Maschinenarbeit auf dem Felde der Gewerbsproduktion. Wie etwa die Anwendung der Arkwright'schen Erfindung statt der 50,000 Spinner, welche gegen sie ihre Klagen erhoben, bald zwei Millionen Menschen Arbeitserwerb gab, so hat auch die Einführung der Eisenbahnen überall die Zahl der Arbeiter, welche durch sie ihren seitherigen Broderwerb einbüßten, durch eine unendlich größere Zahl ersetzt, welche durch neue Arbeitsweisen ein reichliches Auskommen fanden. Es wird eben wohl ein vielbesuchter Gasthof an der alten Landstraße öde, aber viel größer ist die Zahl der Gäste, welche jetzt an anderen Stellen einkehren. Und so muß auch wohl der und jener Handwerksmann uns die mühsam behauptete Verfertigung von Ganzfabrikaten daran geben, oder ein Frachtfuhrmann sich der großen Menge neuer Omnibus- und Droschkenführer anschließen u. s. w. In der That würde man wohl bei den Besprechungen über die Wirkungen des Eisenbahnverkehres auf dergleichen Erscheinungen kaum noch ein Gewicht legen, weil sie in der ökonomischen Welt sich immer als die Wirkungen der Uebergangsperioden von älteren zu besseren Einrichtungen eingestellt haben; aber der ebenso enge als vielfältige Zusammenhang der neuen Verkehrsmittel mit allen unseren Zuständen und Erwerbskreisen macht eine schon oft erfahrene Wirkung in einem größeren Kreise fühlbar.

Durch die Erweiterung des Absatzgebietes jeder Industriestätte wird also in allen Fällen, wo es irgendwie möglich ist, eine stärkere Anwendung von Kapitalkräften in der Gewerbsproduktion herbeigeführt werden; die von Kapital entblößte Gewerbsarbeit wird zurücktreten müssen, beziehungsweise wird die Handwerksarbeit selbst mehr und mehr den Charakter der Fabrikarbeit annehmen, d. h. sie wird sich auf die Verfertigung von einzelnen Theilen eines Ganzfabrikates werfen, sei es, daß sie in ein untergeordnetes Verhältniß zum kapitalbesitzenden und geschäftsleitenden Unternehmer tritt oder sich durch Association in freier Unterordnung zur Herstellung des Ganzfabrikates verbündet, sei es, daß sie ganz selbstständig die ausschließliche Verfertigung eines einzelnen Theiles vom Fabrikat übernimmt, weil eben auch für diese Stellung des Gewerbsmannes gerade erst durch die Erweiterung des Absatzgebiets eine Möglichkeit gegeben ist. Indem aber in allen jenen Produktionskreisen gewerblicher Arbeit mehr und mehr an die Stelle der Konkurrenz der Handwerksarbeit eine Konkurrenz der kapitalstarken Industrie tritt, d. h. eine Industrie, welche ihr Augenmerk stets auf eine Erweiterung des Absatzgebietes in die Ferne hin richtet, wird nicht nur, wie bereits erwähnt, die Höhe der Preise derselben Gewerbsprodukte in verschiedenen Gegenden eine verhältnißmäßig viel gleichere, sondern es müssen sich auch die Schwenkungen der Preise an demselben Orte viel geringer herausstellen, mag nun ihr plötzlicher Abschlag durch eine lokale Ueberproduktion oder ihr Aufschlag durch den momentanen Ausfall in der lokalen Produktion herbeigeführt werden. Im ersteren Fall macht die Transportkostenminderung schon bei den ersten Anfängen des Abschlages eine weitere Versendung möglich, im letzteren Falle wird aus demselben Grunde alsbald das Zuströmen der Fabrikate von größeren Entfernungen eher ohne Weiteres eintreten. Und da ein ganz allgemeingiltiges Gesetz der thatsächlich freien Konkurrenz in der Produktion aller Fabrikate, deren Herstellung hinter der Stärke des Begehrs nie zurückzubleiben braucht, wahrgenommen wird, nach welchem die Preise durch die Produktionskosten regulirt werden, so ist der Konsumtion eine erweiterte Garantie gegeben, daß die mögliche Billigkeit der Verbrauchsartikel auch wirklich erreicht wird. Auch folgende Wirkung der Transporterleichterung auf die Gewerbsindustrie ruft die Wirkungen der Maschinenanwendung ins Gedächtniß. Weil verhältnißmäßig die natürliche Bevorzugung eines Landes auf dem Gebiete der Rohproduktion gegen die Geltendmachung namentlich auch der Vorzüge in den Arbeitskräften verringert wird, so wird ein Kreis, eine Provinz, überhaupt jedes territoriale Ganze, sofern es überhaupt für eine Verwerthung gewerblicher Arbeitskräfte bedacht und berufen ist, vermöge unausbleiblicher Erfahrungen entschieden dazu hingetrieben; nicht deshalb, weil es etwa Rohstoffe genug dazu ge-

winnt, darnach zu streben, sein ganzes Bedürfniß an Gewerbsfabrikaten selbst zu befriedigen; auch nicht deshalb, weil es einen einzelnen Rohstoff dazu in hinreichender Menge gewinnt, alle Arten von Fabrikaten aus ihm zu verfertigen, für deren Herstellung er überhaupt verwendet wird. Denn es würde ja in diesem Falle auf der einen Seite auf einen dargebotenen billigeren Konsum und auf der andern auf die dargebotene höhere Verwerthung der Arbeit in einzelnen industriellen Zweigen verzichten, für welche es auch den auswärtigen Territorien gegenüber einen besondern Beruf hat. Vielmehr führt diese Transporterleichterung gerade für die Verhältnisse der kleineren und größeren territorialen Kreise die Arbeitstheilung mit immer steigendem Nachdrucke und zwar so durch, daß sie auch in das kleinere Detail hinabsteigen kann. Je mehr insbesondere auch der Bezug der Rohstoffe für die Gewerbsarbeit erleichtert ist, um so weniger wird man an der einzelnen Stelle das einzelne Rohprodukt zur Verarbeitung in alle Fabrikate verwenden, zu dem es überhaupt verwendbar ist, sondern man wird sich auf die Anwendung beschränken, für die es unter allen möglichen am besten paßt. Man wird also z. B. weder das prächtigste Bau= und Nutzholz zu allen Verwendungen gebrauchen, für die man des Holzes oder seiner Wirkungen bedarf, noch wird man die feinste Wollensorte alle Dienste leisten lassen, welche die Wolle überhaupt leisten kann u. s. w. Wie viele und wichtige Dienste könnten mit Beherzigung dieser einzigen Wahrheit von sach= und lokalkundigen Beamten wie von tüchtigen Geschäftsunternehmern, namentlich auch der ländlichen Bevölkerung an vielen Orten geleistet werden, wo man es mit Kopfschütteln abwartet, was Alles wol der Dampfwagen mit sich bringen wird. Während es zu einer unabweisbaren Nothwendigkeit wird, in der Betriebsweise vieler Industriezweige Aenderungen eintreten zu lassen und manchen überhaupt fallen oder wenigstens in viel beschränkterer Stärke betreiben zu lassen, stellt sich aber andererseits auch die Möglichkeit ein, ganz neue Erwerbsarten der Industrie einzubürgern, und namentlich auch solche, in deren Betrieb bestimmte natürliche Vorzüge gerade vermöge des neuen Verkehrsmittels geltend gemacht werden können.

Die Handelsthätigkeiten werden sicherlich immer am ersten und frohsten jede Erleichterung des Transportwesens als einen ganz unbezweifelbaren Fortschritt des menschlichen Geschlechtes schon deshalb begrüßen, weil er sie selbst in allen Wegen und Weisen, wodurch sie der Gesellschaft nützlich sind, so unmittelbar fördert. Für den Handel steht aber das Transportwesen nicht neben der nächsten und eigentlichen Arbeit, sondern diese Bewegung selbst ist es, von und in der er lebt und webt. Eine größere Freiheit und Erleichterung des Transportwesens ist deshalb mit größerer Freiheit und Erleichterung der Handelsthätigkeit von Haus aus ganz gleichbedeutend.

Das nächste Eigeninteresse des Handels bezieht sich auf den Umsatz, auf die Bewegung, auf die Verbindung zwischen Producenten und Konsumenten, zwischen Inland und Ausland — immer hat er dies doppelte Fußgestell nöthig. Daher ist ihm weder mit einer einseitigen Förderung etwa des Konsumenten- oder des Producenteninteresses, noch auch mit einer Förderung der inländischen Interessen für die Verfolgung seiner Eigenvortheile gedient, und er steht deshalb auch in einem durchaus anderen Verhältniß zu einer Navigationsakte, zu Differenzialzöllen u. s. w. als der Gewerbsmann zu einem Schutzzollsystem oder der Rohproducent zur Produktion einer Kornbill. Der internationale Handel leidet alsbald unter einer Sicherung des nationalen Marktes für die inländische Industrie und zum wenigsten jedem retorsionskräftigen Volke gegenüber auch durch die Sicherung des einheimischen Handelsgebietes für den inländischen Handelsstand.

Durch die ganze Geschichte hindurch läuft das Vorschreiten und die Entwickelung des Handels parallel der Verbesserung und Verbreitung der Kommunikationsmittel. Jeder besondere Bestand des letzteren hat in den einzelnen Perioden die besondere Beschaffenheit, die Ausdehnung, die Art und die Richtungen des Handelsverkehrs bestimmt. Es kann als überflüssig erscheinen, auch für den Handel den Nachweis einer Geltung von den meisten jener Sätze beizubringen, mit welchen in den vorhergehenden Erörterungen die allgemeinen Wirkungen der Eisenbahnen oder ihre besonderen Erscheinungen auf dem Gebiete der Rohproduction und der gewerblich-industriellen Thätigkeiten hingestellt wurden; denn es waren ja das hauptsächlich Wirkungen einer erleichterten Bewegung, einer verstärkten Transportfähigkeit der Produkte, d. h. einer Wirkung auf sie, als Gegenstände des Handelsverkehrs. Nur die besondere Gestaltung der allgemeinen Wahrheit auf dem Felde der Handelsthätigkeit und das für sie allein Gültige ist deshalb hinzuzustellen.

Je größer die Schwierigkeiten sind, welche die Thätigkeit des Handelsstandes, um die räumlich getrennten Punkte zu verbinden, überwinden muß, also je kostspieliger, langsamer, mühseliger, unsicherer der Transport ist, um so geringer ist der Kreis von Producten, welche Gegenstände des Handels werden können, um so größer muß der Werth dieser wenigen sein, um so kleiner sind die Entfernungen, zwischen dem Handelsverkehr im Ganzen wie im Einzelnen überhaupt möglich ist. Darum bringt jede Stufe in der Ausbildung und überhaupt auch in der Qualität der Transportmittel ganz bestimmte Handelsgegenstände und Handelsgebiete nothwendiger Weise mit sich. Daher haben alle diese Fortschritte des Transportwesens von dem ungebahnten zum gebahnten Wege, von der schlechten zur guten Landstraße, von dem längern zum kürzeren Pfade, wie von dem Lastträger und Lastthier zum

Wagen, von dem Ruderschiff zum Segelschiff im Ganzen nach derselben Richtung hin gewirkt, wie die Einführung des Dampfes als Bewegungskraft und des ebenen Schienenweges als Bahnweg der Lokomotive. Mit einem Male ist durch die Eisenbahnen der Kreis der Produkte, welche Gegenstände der Handelsthätigkeit werden können, unendlich vervielfacht, die Entfernung, welche sie umspannen, kann außerordentlich erweitert, die Sicherheit, mit der sie spekuliren und handthieren, kann ungemein verstärkt werden. Gewiß sind keinem unserer Leser in der letzten Zeit jene Eindrücke fremd geblieben, welche die wnuderbaren Berichte über die Ausdehnung, Massenhaftigkeit und Vielgestaltigkeit des Handels seit Einführung der Eisenbahnen hervorrufen müssen. Man nuß sich aber hierbei neben jenen Wirkungen für die Ausdehnung des Absatzgebietes jedes einzelnen Produktes noch die mächtige Verstärkung der Arbeitstheilung durch die Eisenbahnen vergegenwärtigen; denn jede Festigung und Ausdehnung der Arbeitstheilung auf kleinerem Gebiet, wie zwischen größeren Territorien im Ganzen macht das Bedürfniß des Austausches und damit das Bedürfniß der Handelsthätigkeit allseitiger und vielfältiger. Indem wir uns des leichten Geschäftes einer Aufzählung der Waarenmassen, welche gegenwärtig auf Eisenbahnen befördert, der weitentfernten Punkte, welche durch sie in Verbindung gesetzt, der Menge von neuen und werthgeringen Dinge, welche dem Verkehr überliefert werden ꝛc., entschlagen, wollen wir zunächst darauf aufmerksam machen, wie sehr durch die Eisenbahnen *die Bedeutung des auswärtigen Handels im Vergleich zu den nächst früheren Zeiten wieder gestiegen* ist. Ich sage *wieder* gestiegen ist, weil der auswärtige Handel z. B. auch für die frühesten Zeiten von viel größerer Bedeutung, ist als auf einer schon mehr vorgeschrittenen Kulturstufe. Noch in dem letzten Viertel des vorigen Jahrhundert konnte Adam Smith mit Recht allgemeinen Anklang finden, als er gegen die herrschende Abgötterei für den auswärtigen Handel seine brillanten Beweise über die ungeheure Bedeutung des binnenländischen Handelsverkehrs gegenüber den dünnen Fadensträngen des internationalen Austausches nach seiner meisterhaften Gewohnheit aus der Wirklichkeit des Lebens schöpfte. Heutzutage und gerade nach den in der Wirklichkeit des Lebens vorliegenden Beweisen wäre weder dieselbe Invective noch eine ähnliche Zustimmung zu rechtfertigen. Der binnenländische Austauschverkehr steht so lange und immer in dem Maße an Bedeutung für ein Volk im Ganzen dem internationalen Handel voran, als sich *die Hauptentwicklungen und Wirkungen der Arbeitstheilung innerhalb derselben Landesgränzen vollziehen*. In dem Maße dagegen — und ein Mehres will ich zunächst durchaus nicht behaupten — in dem Maße, als die Arbeitstheilung auch international wird *und in dieser Gestalt an Bedeu-*

tung gewinnt, wächst auch die Bedeutung des auswärtigen Verkehrs für die Völker; denn in demselben Maße wächst ja das Konsumtions- und Absatzbedürfniß über die Landesgränzen hinaus. Doch muß ich noch eine zweite Thatsache hinzustellen, welche gleichfalls von unserem großen Lehrmeister in wirthschaftlichen Dingen nicht in ihrer bald nach seinen Beobachtungen hervorgetretenen Bedeutung angeschaut werden konnte. Wir haben gesehen, daß jede Verstärkung der Kapitalverwendungen in den gewerblich-industriellen Thätigkeitskreisen zur nothwendigen Voraussetzung ein großes, beziehungsweise ein erweitertes Absatzgebiet hat, und daß, je stärker die Kapitalverwendungen zunehmen, um so nachdrücklicher und allseitiger nicht bloß die Tendenz, sondern eben auch diese Wirkung hervortritt, daß die Absatzkreise der Industrieunternehmungen größer werden. Das gilt denn ganz besonders von der Einführung der Maschinenarbeit, mit welcher sich von jeder nur möglichen Stelle vor Allem die Kapitalverwendungen in der Industrie zu unserer Zeit zu legitimiren pflegen. Zu unserer Zeit — denn, ich wiederhole es, Adam Smith konnte im Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts nicht jene riesigen Ausdehnungen der Industriegeschichte und insbesondere nicht die wunderbarsten Entfaltungen der Maschinenverwendungen beobachten, bei denen alsbald der Begehr und Konsum sozusagen der ganzen Welt ins Auge gefaßt wird. Wo läge aber ein Grund, daß diese kapitalstarken Industrien an der Landesgränze Halt machen, über dieselbe hinaus die wirksame Nachfrage des Auslandes wie nicht vorhanden unbeachtet lassen sollten? Und wie oft können sie das gar nicht; ich will nicht daran erinnern, daß es mächtige Fabriken für bloße Theile eines Produkts giebt — wie sollte aber selbst ein Geschäft für die Fabrikation feinster Spitzen bestehen, wenn es auf den Absatz in Belgien oder in der Schweiz allein angewiesen wäre 2c. 2c. Weil also gerade auch durch die Eisenbahnen die Arbeitstheilung mit immer größerer Entschiedenheit neben ihrer Entfaltung innerhalb der Gränzen der einzelnen Länder einen zugleich internationalen Charakter annimmt, und weil die immer mehr zunehmenden Kapitalverwendungen in jedem Industriegeschäfte fort und fort auf eine Ausdehnung ihrer Absatzgebiete hindrängen, so muß heutzutage der Verkehr eines Volkes mit dem Auslande nothwendig eine viel höhere Stelle einnehmen, als unter den alten Kommunikationsmitteln und gar zu den Zeiten Adam Smith's. Welche Folgen gerade auch für ein Land wie England, wenn nur eine Woche lang der Absatz in die Fremde und der Bezug vom Ausland her stillestände! In riesigen Progressionen wächs't überall die Aus- und Einfuhr der Völker über die Landesgränze. Es kann nicht fehlen, die Eisenbahnen werden mit jedem neuen Jahre ihres längeren Bestandes die Bedeutung des auswärtigen Handels verhältnißmäßig steigern. Lehrt nicht dasselbe das Getriebe und

Abarbeiten in der internationalen Handelspolitik? Am Ende des vorigen Jahrhunderts und noch in dem ersten Viertel des unserigen war, entsprechend unseren obigen Bemerkungen über die mehr binnenländische Beschränkung der Arbeitstheilung, in der ökonomischen Diskussion überall der Gegensatz von Handwerkszünften und industriellen Korporationen im Inlande, gegenüber den Grundsätzen der Gewerbefreiheit, obenan auf der Tagesordnung; sie ist seitdem nicht verstummt, aber wie stark ist neben ihr und vor sie hin seit zwei Jahrzehnten die Erörterung über die Fragen der internationalen Handelspolitik aufgetreten.

Damit nun, daß der territoriale Kreis, welchen die Handelsthätigkeiten umspannen, viel größer geworden ist; damit, daß die Bedeutung des auswärtigen Verkehrs stark zunimmt, wird auch für den Handelsstand eben jene Folge herbeigeführt, daß er sich zu viel stärkeren Kapitalverwendungen veranlaßt sieht. Dieser Schluß bedarf keines weiteren Beweises. Trotzdem, daß sich die Entfernung der von dem Handel zu verbindenden Punkte so außerordentlich gesteigert hat, ist doch in alle Handelsunternehmungen und Thätigkeiten eine viel größere Sicherheit gekommen und keineswegs blos wegen jener schon hervorgehobenen Erleichterung einer persönlichen Kundnahme abseiten des Kaufmanns über so viele für seine Geschäftsführung mittelbar und unmittelbar wichtige Verhältnisse. Der Handelsstand hat an den Eisenbahnen ein zu jedem Tage und an vielen Orten fast zu jeder Stunde in prompter Bereitschaft dastehendes Transportmittel und er braucht mit keinem Heller sich diese so wichtige Dienstleistung zu erkaufen. Noch viel mehr freilich ist es ihm wol werth, daß er mit größter Sicherheit die Ankunft seiner Waaren an ihrem Bestimmungsorte im Voraus bestimmen kann. Und dieser Transport wird ihm nicht nur mit einer so sehr vervielfältigten Geschwindigkeit bewirkt, er hat sogar eine gewisse Auswahl für das Maß von Geschwindigkeit, welches er für das seinen Zwecken dienlichste hält. Schon hier können wir gewahren, wie stark die Macht des Ungefährs und namentlich aller mislichen Zufälle vermindert ist; eine Menge von Eventualitäten, welche früher die Erfahrung zu berücksichtigen nöthigte, sind aus den Berechnungen ausgeschlossen. Weil aber fernerhin die Sicherung der Waaren gegen den Verderb der Qualität während des Transportes ebensowol durch die größere Schnelligkeit des neuen Kommunikationsmittels, wie durch seine Beschaffenheit im Ganzen bedeutend gesteigert ist, so macht sich eine für die Konsumenten sehr erwünschte Folge geltend: die Stärke der Prämie für das Risiko der Handelsunternehmung, die Kosten der Assekuranz für die eventuellen Verluste während des Transportes werden in sehr fühlbarer Weise vermindert. Diese Preiserniedrigung kommt aber

auf die Dauer sicherlich den Konsumenten zu Gute, denn der Aufwand in seiner früheren wie in seiner späteren Größe bildet einen Bestandtheil der Productionskosten der Handelsthätigkeiten und zwar einen solchen, von welchem der Handelsstand keinen Gewinn beabsichtigte, durch welchen er sich vielmehr nur vor eigenem Schaden schützen mußte.

Hieran reihen sich sodann unmittelbar zwei andere Ergebnisse an. Vergegenwärtigen wir uns, daß auch der Thätigkeitsschauplatz, das Absatzgebiet jedes Handelshauses und der Handelsvölker durch die Transporterleichterung alsbald ungemessen ausgedehnt worden ist, mit andern Worten, daß indem der Kreis jeder einzelnen Handelsunternehmung und an jedem Orte ein sehr viel größerer wird, die Konkurrenz der Einzelnen und der Völker in der Betheiligung an der Handelsthätigkeit im Ganzen so sehr erleichtert ist, und daß zudem die Sicherheit jeder Handelsoperation einer viel genaueren Berechnung unterliegt, so müssen wir alsbald einsehen, daß auch die excentrischen Schwankungen und Differenzen in den Handelsgewinnsten bedeutend verringert werden müssen. Während nach der einen Seite hin die zerstörende Macht des unglücklichen Zufalles, wenn nicht gebrochen, so doch stark verringert wird, muß nach der andern Seite der abnorm hohe Gewinn, welchen theils das Glück, theils ein thatsächliches Monopol herbeiführte, immer seltener werden. Weil die Fundamente der kaufmännischen Arbeit durchweg solider und stetiger, die Konkurrenz eine allseitig erleichterte geworden ist, wird der Handelsgewinn mehr und mehr nach dem Maßstab der allgemeinen Produktionskosten regulirt werden, es werden sich die Aufwandskosten an Kapital und Arbeit auch in der Handelsthätigkeit viel gleichmäßiger lohnen. Auf Jeden, so scheint es, kann dieses nur einen erhebenden Eindruck machen, man muß es als eine durchaus gesunde und wahrhaft sittliche Wirkung begrüßen, daß gerade durch jene Lokomotive, die der Laudator temporis acti so gern wie ein verkörpertes Symbol des Leichtsinnes und der Frivolität von neuestem Datum zu bitteren Gleichnissen verwendet, selbst in das „Lottoglücksspiel des Handels“ eine so viel festere Kausalität zwischen Arbeit und Lohn gebracht wird. Man sieht aber auch gleich, in welchem Grade es für den Handelsstand irgend eines einzelnen Landes oder an irgend einem besonderen Orte, von dem aus er an dem Handelsverkehr über die Landesgränzen hinaus, oder überhaupt über ein größeres Territorium hin theilnimmt, zu einer Lebensfrage wird, daß der Eisenbahnenverkehr auch an sein Komtoir und Waarenlager herantrete, nachdem dasselbe einmal überhaupt an anderen Stellen Platz gefunden hat. Werden doch gerade auch dem Handelsstande mit den Schienenwegen die Produktionskosten so sehr verringert, auch dadurch, daß auch ihm der Rückfluß und die Möglichkeit einer erneuerten Verwendung seiner Kapitalien so

sehr beschleunigt wird. Ihm wird am ersten unter allen industriellen Thätigkeiten die Einsicht aufgezwungen, daß für alle Verhältnisse internationalen Verkehrs und des Weltverkehrs im Allgemeinen ein Land ohne Eisenbahnen gegenüber den Ländern mit Schienenwegen genau in derselben aussichtslosen Stellung sich befindet, in welcher die Handarbeit einen Kampf gegen die Maschinenarbeit auch für die Zielpunkte aufrecht zu erhalten sucht, welche der Maschinenarbeit erreichbar sind. Die Kammerverhandlungen der meisten deutschen Länder, welche mit dem Eisenbahnbau zögerten, bringen schlagende Belege bei über die Abnahme des früheren Verkehrs, seitdem benachbarte Staaten Eisenbahnen in Betrieb gesetzt hatten. Es handelte sich dort gar bald weniger um die Aufstellung einer neuen Kommunikation, als um die Aufrechthaltung der alten. Es ist eben unumstößlich gewiß, daß heutzutage die geringste Ersparniß hinreicht, um dem Handel und Verkehr eine andere Richtung zu geben.

Und dies möge uns Veranlassung geben zur Hervorhebung der Thatsache, daß die Einführung und allseitige Verbreitung der Eisenbahnen überall die Richtung der Verkehrs- und Handelswege um so mehr bestimmen muß, als sich neben ihnen kein anderes Transportmittel zu Lande halten kann. Es gilt dieses aber ebensowol im Kleinen wie im Großen, für die binnenländischen Handelspfade wie für die Adern des Weltverkehrs. Im Kleinen treten hier die Wirkungen — wie unleugbar sie an jeder früheren Landstraße, wie an jeder neuen Eisenbahntrace von Dorf zu Dorf, von Stadt zu Stadt vor Aller Augen dastehen —, doch minder bedeutsam für große Wirkungen hervor, weil die Eisenbahnen, wo es irgendwie angeht, gern der früheren Verkehrsstraße folgen und wenigstens die einmal vorhandenen bedeutenderen Punkte des Verkehres auch ihrerseits zu verknüpfen suchen. Die Handelsstraße des Weltverkehres dagegen, welche die Hauptknotenpunkte über die größten Entfernungen hin in Verbindung setzt, kann in der stärksten Weise durch die allseitige Verbreitung der Schienenwege verändert werden. Unsere letzte durchgreifende Veränderung in den Welthandelsstraßen für die europäischen Völker datirt von der Auffindung des Seeweges nach Südasien und den gleichzeitig eingetretenen riesigen Fortschritten der Seeschifffahrt, mit welchen die Verbesserung der Landtransportmittel in keiner Weise Schritt hielt. Durch die erstere erhielt der Verkehr in westöstlicher Richtung, durch die letztere der südnördlicher, seine bestimmten Impulse. Kein Territorium konnte dadurch umfassender und gewaltiger leiden, als eben das Herz Europa's, Deutschland und seine unmittelbarsten festländischen Nachbaren. Doch es ist diese Revolution in den Verkehrsstraßen zu bekannt, um weiterer Andeutungen zu bedürfen, zu groß und gewaltig, um hier mit detaillirteren Nachweisen ausgeführt werden zu können. Insbesondere der Handelszug

von der Levante und Ostindien her, das seit uralten Zeiten wie mit unwiderstehlichem Zauber die Handelsthätigkeit der Europäer zu sich herangelockt hatte, ging von da ab auf die Wasserstraßen des atlantischen Oceans und seiner Binnenmeere. Fast zu gleicher Zeit wurde es stiller und stiller auf den deutschen Handelsstraßen nach Italien zu und auf denen, die nach den Ostküsten des alten griechischen Kaiserthums zielten. Welcher Blick in die Zukunft, daß mit der Einführung der ehernen Adern für den Handelsverkehr das alte Leben wieder nach denselben Richtungen hin pulsiren kann. Schon eilt ja auch die Schweiz ihre Gebirge zu durchbrechen, ihre Thalschluchten zu überbrücken für die neuen Transportlinien. Erst wenn das geschehen ist, erst dann, wenn dieser Eckstein und Anstoß für den Landhandel zwischen den nördlichen und den südlichen Küsten auch beseitigt sein wird, dann aber auch sicher wird man in vollem Umfang auch nach Süden hin die alten Verkehrsstraßen wieder ihren Vorrang einnehmen sehen, während auch in südöstlicher Richtung gottlob die Verhältnisse theils erleichtert sind, theils immer dringlicher zu einer entschiedenen Wiederaufnahme aufgegebener Stellungen mahnen. Es ist keine Frage, die Eisenbahnen werden mit analoger Stärke auf die Bestimmung der Welthandelsstraßen wirken, wie einst die Entdeckung jener Wasserwege. Wie viel muß für Deutschland gewonnen werden, wenn der Verkehr der südlichen und südöstlichen Küsten Europa's sich mit Vortheil von der Wasserfahrt nach Nordeuropa abwenden kann. Während nun jetzt die direkte Eisenbahnverbindung auch von Nordfrankreich her durch Süddeutschland nach der Donau gesichert und die handelspolitische Einheit von Südwest- und Südost-Deutschland begründet ist, geht schon seit Jahren die rascheste Kommunikation, wenigstens die brieflicher Nachrichten, von den Ostküsten des Mittelmeeres nach London auf der Ueberlandstraße von Triest her. Schon im Jahre 1847 haben die Londoner Kapitalisten, als sie abwogen, welche Ueberlandsroute von der Levante her nach London zu das englische Kapital zum Eisenbahnbau auswählen sollte, herausgerechnet, daß man von Alexandria nach London über Triest in 181 Stunden, über Marseille in 184½, über Genua und den Luckmanier in 178 Stunden werde gelangen können. Während die mittelitalischen Eisenbahnen diese Zeit noch verkürzen würden, hat aber jetzt die östreichische Regierung den kühnen Entschluß gefaßt, von Venedig nach Botzen zu bauen und die Fortsetzung dieser Bahn nach Insbruck führt dann wieder auf die Eisenbahn über München nach Augsburg, Nürnberg, Bamberg u. s. w. Aber auch durch die Schweiz wird man bald von dem italischen Lago Maggiore (Locarno) nach dem Bodensee (Rorschach) den detaillirten Entwürfen nach die 50 Schweizerstunden (à 16,000 Schw. Fuß), oder nach dem Zürichersee, eine noch etwas kürzere Strecke, mit Eisenbahnraschheit durchfahren und auf die würtem-

bergischen und badischen Bahnen übergehen können. Während früher auch noch die Engländer von Ostindien her auf ihre Anfragen aus London in anderthalb Jahren Antwort erhielten, kann man also schon jetzt von Triest nach London die Fahrzeit nach Stunden bestimmen und von Bombay nach Triest kommt man regelmäßig in 4 Wochen. Die größere Geschwindigkeit, Promptheit und Sicherheit des Transportes und auch des Waarentransportes steht entschieden überall auf Seiten der Eisenbahnen. Diese Vortheile müssen in vielen Fällen so entscheidend wirken, daß wir auch hier den bisherigen Vorzug der geographischen Lage werden gemindert beziehungsweise in den Bedingungen für den naturgemäßen Standort des Welthandels werden Aenderungen eintreten sehen. Die Seestädte werden wenigstens einige Einbuße erleiden gegenüber den Knotenpunkten des Eisenbahnentransportes. Da bei gleicher Kostensumme der kürzere Transport doch thatsächlich der billigere ist, schon weil er das Kapital rascher einer neuen Verwendung wieder zuführt, so kann selbst ein höherer Satz des Eisenbahnentransportes doch billiger sein, wie der niedrigere des Schifffahrttransportes. Wie stark aber auch die Billigkeit des Transportes vom Norden her quer durch Deutschland etwa nach Basel noch neben jenen entschiedenen Vorzügen schon jetzt hervortritt, kann man aus den Tarifmittheilungen des mitteldeutschen Eisenbahnverbandes für 1853 schließen: darnach zahlt der Zollcentner von Hamburg nach Basel als Eilgut 7 Fl. 32 Kr., unter den Gütern erster Klasse 3 Fl. 36 Kr., unter denen zweiter Klasse 3 Fl. 6 Kr. und so von Lübeck 7 Fl. 36 Kr., 3 Fl. 49 Kr., 3 Fl. 18 Kr.; von Berlin 6 Fl. 34 Kr., 3 Fl. 21 Kr., 2 Fl. 45 Kr.; von Leipzig 5 Fl. 34 Kr., 2 Fl. 51 Kr., 2 Fl. 21 Kr. u. s. w. Das Eilgut wird von Hamburg nach Basel in 5 Tagen, anderes Gut in 10—12 Tagen geliefert, von Berlin aus in je 5 und 8, von Leipzig in je 4 und 8 u. s. w. (Die frühere Fahrtzeit vor den Eisenbahnen, z. B. zwischen Hamburg und Basel betrug 5 Wochen, in einzelnen Fällen auch wol nur 4 Wochen, und der frühere Preis: 8 Gulden, von Leipzig her 6 Gulden u. s. w.) Wir können diesen Abschnitt nicht schließen, ohne erst noch in Kürze einiger Verhältnisse des Handelsverkehres Erwähnung zu thun, in dem sich manche Wirkungen von den neuen Kommunikationsmitteln her theils schon geltend gemacht haben, theils noch erwartet werden. Dahin gehören die Wirkungen auf die Lage und den Wirksamkeitskreis des Krämerstandes, der Kleinhändler und Detailverkäufer. Wir haben es selbst schon hervorgehoben, daß durch die Eisenbahnen die Thätigkeitskreise der Zwischenpersonen zwischen Producenten und Konsumenten und damit auch das Bedürfniß der Konsumenten nach ihnen offenbar stark gemindert werde. Fragen wir nun nach der konkreten Gestaltung dieses allgemeinen Satzes in den Verhältnissen des wirklichen

Lebens, so werden wir leicht gewahren, er hat keine Anwendung auf den Detailverkäufer oder höchstens nur für einzelne Gegenstände seines Geschäfts. Denn der Nutzen des Krämerstandes beruht auf dem Bedürfniß eines Kaufes in kleinen Mengen, welches durch die Erleichterung des Transportes nicht beseitigt wird. Nur der Bemitteltere wird Gegenstände, die er innerhalb größerer Zeiträume in größeren Quantitäten verzehrt, leichter direkt von dem Produktionsorte oder wenigstens mit Umgehung des Krämerhandels einkaufen. Auch das wird nur insofern geschehen, als der dem Detailverkäufer zufallende Gewinn größer ist, als die Mehrkosten, welche auf die Specialsendung einer Gütermenge fallen, gegenüber ihren Transportkosten in Verbindung mit größeren Mengen. Weit entbehrlicher dagegen wird der Großhändler, welcher zwischen einem ersten Handelsunternehmer oder auch dem Producenten und dem Kleinhändler steht und dann auch der „Handelsreisende," weil dieser nur von der Schwierigkeit der Kommunikation zwischen dem Detailverkäufer und dem Geschäftshause des Reisenden lebt. Fallen aber dergleichen Kosten, die zunächst der Kleinhandel auf sich übernehmen muß, hinweg, so kann der letztere die etwaigen Vortheile eines unmittelbaren Bezugs von Waaren durch den Konsumenten beträchtlich geringer machen, ohne daß ihn selbst deshalb eine Einbuße trifft. Dazu kommt dann dem Krämer weiterhin die ununterbrochene, prompte und wohlfeile Kommunikation insofern trefflich zu statten, als er seinen Vorrath viel rascher wieder ersetzen kann, so daß er theils eines geringeren Kapitales bedarf, theils vollständigere Auswahl zu bieten vermag, während ihm doch noch obendrein die Gefahr, daß ihm manche Waare verderbe, verringert wird. Daneben ist es durchaus kein Schade, daß der Kleinhandel namentlich in kleineren Städten der Konkurrenz benachbarter Orte und insbesondere größerer Städte zu begegnen hat.

Und dies führt uns auf einen zweiten Punkt, nämlich auf die Klage, die von Seiten kleinerer Orte gegen die Eisenbahnen deshalb erhoben ist, weil diese wol die großen ferner von einander liegenden Hauptstädte zu Knotenpunkten eines wichtig angehäuften Verkehres von Reisenden und Waaren machten, dagegen den kleineren dazwischen liegenden Orten alles Leben, Verdienst und Verkehr mehr und mehr entzögen. Die Sache ist, wie mir scheint, weder nach der einen, noch nach der andern Seite hin durch unbedingte Bejahung oder Verneinung dieser Klage zu entscheiden. Zwar beruht der Hauptgesichtspunkt der Klagenden auf einer vollständigen Verkennung des eigentlichen Zweckes der Eisenbahnen, ja noch mehr, auf einem Widerspruch gegen den seit Jahrhunderten ununterbrochen sich verwirklichenden Fortschritt in den Transportmitteln. Weder den Transport der Personen an möglichst vielen Punkten zu unterbrechen und möglichst lange auf-

zuhalten, damit ja recht viele Orte und Gasthöfe dem Reisenden den Geldbeutel leichter machen, noch auch den Transport der Waaren an ebenso vielen Stellen Hemmnisse zu bereiten, damit die Güterbewegung gestaut werde, ist die Aufgabe der Eisenbahnen und aller Fortschritte in den Transportmitteln, sondern im Gegentheil, es sollen gerade alle Hemmnisse der freiesten und raschesten Bewegung bis zum Endziel hin beseitigt werden. Die Interessen, welche von dem Mangel dieser freien Bewegung leben und leben wollen — und sie finden sich freilich namentlich in kleineren Orten vertreten — klagen deshalb mit Grund; doch liegt natürlich darin an sich durchaus noch keine Thatsache für die wirkliche Concentration des Verkehrs in großen Städten vor. Nur ist man damit nicht am Ende. Es ist ein ganz unleugbarer Entwickelungszug in der Vertheilung der Bevölkerungen in der neueren Zeit, daß die Menschenmassen in den großen Residenz-, Handels- und Industriehauptstädten und zumal wo und weil diese drei Arten immer mehr zusammen zu fallen suchen — unverhältnißmäßig stark anschwellen. Wir bemerkten schon: im anderen Falle würde der Preis der Grundstücke in der unmittelbaren Nähe der Großstädte viel beträchtlicher durch die Erleichterung der Zufuhren (Milch, Gemüse 2c.) aus der Ferne her gesenkt werden. Das Wachsthum der Bevölkerung in den größten Städten erfolgt in weit stärkerer Progression als in den kleineren, sofern sie nicht gar hinschwinden, auch weit stärker, als auf dem platten Lande und das zu derselben Zeit, während das letztere sich schon viel stärker wieder durch Auswanderung Luft zu machen sucht; während viele Zweige des Handwerks sich in einer wahrhaft überraschenden Stärke aus den Städten heraus über das platte Land vertheilen und gerade auch die Eisenbahnen es möglich gemacht haben, daß so viele Geschäftsleute außerhalb der großen Städte wohnen, zu denen sie jeden Morgen die Lokomotive bringt. Wie sicher es nun auch ist, daß die Eisenbahnen diese Richtung in der Entwickelung unserer Bevölkerungsvertheilung nicht hervorgerufen haben, so unterstützen sie dieselbe im Großen doch unleugbar dadurch, daß sie, wie wir bereits sahen, in allen Zweigen der industriellen Thätigkeiten die großen Kapitalverwendungen einführen oder steigern, mit welchen auch die Concentration menschlicher Arbeitskräfte nothwendig verbunden ist. Und so wird auch allerdings der Handelsverkehr in diesen großen Knotenpunkten des Eisenbahnverkehrs mächtig angehäuft. Nur ist das eine Wirkung, auf welche allein sich eigentlich der Sinn jener Klagen nicht bezieht. Daß die Eisenbahnen aber auch den früheren Verkehr zwischen und in den kleinen Orten stark heben, ist ebensowol dadurch zu erweisen, daß der kleine lokale Personenverkehr zwischen geringen Entfernungen weitab die stärksten Zahlen für die Frequenz und Einnahme bildet, als dadurch, daß die Eisenbahnen erst dann zu einer die Verwaltung befriedigen-

den Einnahme führen, wenn der vielfältige Seitenverkehr auf den rechtwinkelig einmündenden Kleinstraßen sich eingestellt hat. Zumal diesen pflegen die Eisenbahnen überhaupt erst von den kleineren Orten her und zu ihnen hin zu bewirken und aufrecht zu erhalten.

Die bestimmte Mächtigkeit des Austauschbedürfnisses, der Stand der Ausbildung der Transportmittel, sowie der Zug ihrer Richtung auf je einer Stufe des Verkehrslebens hat immer nicht nur eine nach Ort, Umfang und Art bestimmte stetige Concentration des Handels an einzelnen Knotenpunkten hervorgerufen, sondern auch daneben zur Befriedigung eines über die Art und das Maß dieser stetigen Concentration des Austausches hinausgehenden Bedürfnisses vorübergehende temporäre Ansammlungen der im Austausch wirksamen Thätigkeiten in besonderer Gestalt zu Wege gebracht. Für uns wurden die letzteren bisher in den Jahrmärkten und Messen dargeboten. Gerade weil wir dem Eisenbahnentransport, welcher ja doch nur dem in der neuesten Zeit mächtig gesteigerten Verkehrsbedürfniß Genüge thut, eine so durchgreifende Wirkung zuschreiben müssen, werden wir auch neben jener Dislokation und gleichzeitigen Verstärkung des Handels an den stetigen Knotenpunkten auch eine Veränderung hinsichtlich der temporären zu gewärtigen haben. Und in der That, nicht blos die Jahrmärkte, auch die Messen können der vorgeschrittenen Entwickelung der Verkehrsbedürfnisse nicht mehr entsprechen. Auch die Messe, zu deren Eigenthümlichkeit es gehört, daß der Verkäufer seine Güter ausstellt, der Käufer die Waaren besichtigt, Einkäufe macht und dieselben mit sich führt, kann, wie weit sie sich über den Jahrmarkt hinausheben mag, doch nur bei einem weniger ausgedehnten Konsum dem Bedürfniß des Verkehrs nach jener temporären Concentration der Handelsthätigkeiten vollständig Genüge leisten. Sie kann im höchsten Falle auch für einen etwas größeren Staat noch eine nationale Bedeutung haben. Den Bedürfnissen des internationalen Verkehres, wie sie erst in unserer Zeit durch die für alle Völker mächtig erhöhte Bedeutung des auswärtigen Handels hervorgerufen worden sind, vermag sie durchaus nicht mehr zu entsprechen. Wo man einen Ansatz dazu wahrnimmt, erscheint das Wesen der Messe alterirt und es bricht die neue Form durch. So wenn der fernher gekommene Fremde die Auswahl besichtigt und sich darnach zu Bestellungen entschließt. Es kann immer nur eine lokale und singuläre Ausnahme bleiben, daß auch der Ausländer und gar der ferner wohnende eine Messe mit seinen Waaren besucht oder von ihren Waaren mitführt. Auch diese Ausnahmen entsprechen dann doch nur einem durchaus geringen internationalen Verkehr oder einem stärkeren in durchaus unbefriedigender Weise. Weil aber durch den Fortschritt der

Transportmittel, wie ihn die Eisenbahnen darstellen, gerade der internationale Verkehr immer mächtiger hervortritt, so müssen auch auf den temporären Concentrationspunkten die internationalen Verkehrsbedürfnisse in vollem Maße befriedigt werden können. — Soll dieses geschehen und zwar in einer Zeit, wo der Konsum nach Arten und Mengen der Verzehrsgegenstände so außerordentlich angewachsen ist, so kann von Aufstapelungen der Waaren für den Verkauf unmöglich noch die Rede sein. An ihre Stelle wird die Verführung der Proben und Modelle treten müssen. Neben der Vergleichung der Arbeitsprodukte einzelner Industrien, muß die Vergleichung der Unterschiede in der nationalen Arbeit möglich werden. Mit einem Worte, es treten die Industrieausstellungen aller Völker an einem Orte hervor, die unsere Zeit hervorgebracht hat und die auf keinen Fall nur ein vorübergehendes Phänomen sein werden. Was die Jahrmärkte für den provinziellen Verkehr, die Messen für den nationalen sind, das sind die Weltindustrieausstellungen für den internationalen Verkehr. Sie sind — und zumal für eine regelmäßige Wiederkehr — erst möglich geworden durch den mit den Eisenbahnen und Dampfboten erreichten Fortschritt in dem Transporte von Personen und Waaren.

V.

Man wird doch immer entschiedener von einer durchgeführten Isolirung wirthschaftlicher Thatsachen und Vorgänge, von dem menschlichen Leben in seiner einheitlichen Ganzheit, wie es sich in dem Individuum und in Völkern darstellt, abkommen müssen, sobald man die ökonomischen Erscheinungen in Beziehung zur Wirklichkeit der Erfahrung nehmen und geben will. Man wird jener Isolirung, wie in so vielen anderen Gebieten, als einer Voruntersuchung bedürfen, aber die politische Oekonomie kann als eine Disciplin, die, aus dem Leben schöpfend, für das Leben arbeitet, dabei nicht stehen bleiben, in ihr nicht ihre ganze Aufgabe zu lösen glauben. Wo der Mensch wirthschaftlich thätig wird, bleibt er doch immer er selbst, er zieht keine besondere Persönlichkeit an oder aus. Was auf sein inneres Leben überhaupt wirkt, wirkt auch auf die Triebe in seiner wirthschaftlichen Thätigkeit und umgekehrt spiegelt sich in diesen sein ganzes Geistesleben ab. Aehnlich verhält es sich auch mit den dinglichen Erscheinungen des Lebens. Es giebt keine besondere Form des socialen Lebens, keine Staatsverfassung, keine kirchliche Institution u. s. w., welche nicht auch ihre besonderen wirthschaftlichen Formen hervortreten ließ, und umgekehrt steht jede Art des Landbaubetriebs, jede Form des Handelsverkehrs, jede Gestaltung der gewerblichen Industrie zu den Staatsverfassungsformen, zu dem bürgerlichen Leben der Gesellschaft u. s. w. in einem durchaus bestimmten Verhältniß. Es sucht sich überhaupt die in einer Kulturperiode vorherrschende Sinnesrichtung der Menschen und Völker, die mächtigste Tendenz der Entwicklung an einer Stelle in der Geschichte, auf allen Gebieten der Erscheinung durchzusetzen. Daher die innere Uebereinstimmung gleichzeitiger Erscheinungen und Tendenzen, die wohl an dieser oder jener Stelle zuerst zum Hervorbrechen und zum Durchbruch kommen, alsbald aber immer nachdrücklicher in alle Kreise, das Ganze umgestaltend, einzudringen suchen.

Auch die Eisenbahnen lassen eine Menge von Wirkungen und zum Theil sehr gewaltiger Wirkungen erkennen, die weit über das Gebiet hin-

ausgehen, welches man gewöhnlich als das Gebiet der ökonomischen Thatsachen und Vorgänge zu bezeichnen pflegt. Sie haben auf der einen Seite — wir haben das hinlänglich gesehen — mächtige Elemente des modernen Industrielebens, welche auf anderen Gebieten bereits in Wirksamkeit gesetzt waren, auch in dem Transportwesen eingebürgert und ihnen damit sodann zu einer erweiterten und verstärkten Wirkung in allen ökonomischen Erscheinungskreisen freie Bahn verschafft, auf der anderen Seite greifen sie als eine jener mächtigen Erscheinungen, auf welche sich die in der Zeit keimenden Triebe mit voller Wucht zu werfen lieben, auch wieder dem gegenwärtigen Bestand voraus und rücken die Gestaltungen der Zukunft näher herbei oder dem Vorwärtsschauenden in ein helleres Licht.

Nur so lange man in der Betrachtung der sogenannten materiellen Erscheinungen den Menschen von den Dingen trennt, kann man sich dem Gedanken hingeben, wahre ökonomische Fortschritte und Fortschritte für das sittliche und geistige Leben der Völker seien disparate oder gar entgegengesetzte Dinge. Werfen wir nur einmal gleich den Blick zurück auf einen Punkt, bei dem „das Geld" und das „materielle" Gut die einzige Rolle zu spielen scheint. Wir haben hervorgehoben, wie viel Zeit durch die außerordentliche Beschleunigung des Personenverkehrs gewonnen ward; wir haben auch, um einen Schätzungsmaßstab an die Hand zu geben, auf die Ersparungen an Arbeitslohn schon bei jenem geringen Handwerker verwiesen. Absichtlich aber haben wir es unterlassen, wenn wir davon sprachen, welche große Mengen „Geldlohnes" von dem Arbeiter mehr gewonnen oder erspart werden könnten, in jene Berechnungen namentlich englischer Statistiker einzutreten, welche, indem sie Hunderte von Millionen Thalern erobert werden lassen, den Leser gar zu leicht glauben machen, es handele sich nur um die Eroberung von Thalern und materiellen Nutznießungen. Das ökonomische Rechnenexempel bezieht sich aber nur auf eine Möglichkeit in der Verwendung der von den Eisenbahnen den Menschen gleichsam geschenkten Zeit. Kann ich nicht auch gerade so gut sagen: es werden für die Menschen und auch für den Stand der Handarbeiter Millionen von Stunden freierer Muße erobert, in denen sich zumal der Handarbeiter zur Förderung seines sittlichen Bewußtseins, zur Stärkung seiner intelligenten Einsicht, mit Freuden daran erinnert, daß Gott neben der Arbeit auch die beschauliche Ruhe dem Menschen eingesetzt habe, daß es eine Wohlthat ist, auch einmal den Geist statt des Körpers arbeiten zu lassen, daß es für menschliche Wesen noch eine andere Welt giebt, als das Sorgen und Schaffen für das nöthige Brod; daß auch der, welcher aus der Hand in den Mund lebt, an der Erziehung seiner eigenen Kinder theilnehmen soll, für die Interessen seiner Nebenmenschen, ohne Geld verdienen zu wollen, ein

Auge und eine Hand haben kann. Ich sage nicht, man wird die ganze dem Transport abgerungene Summe von Zeit und Geld nicht auf eine Steigerung des materiellen Erwerbes verwenden, aber es ist auch eine durchaus ungerechtfertigte Einbildung, daß alle gewonnene Zeit zum Mehrverdienst von Sachgütern verwendet würde. Auch wenn auf die erstere Verwendung ein bedeutendes Mehr käme, so wäre doch sehr viel auch nach der andern Seite hin gewonnen. Und ist dann selbst die Erlangung einer größeren Menge von Sachgütern nicht weiter ein Mittel, durch welches das Leben der Menschen menschenwürdiger gemacht wird, ein Mittel, durch welches vielleicht zum ersten Male an vielen Stellen Ausgaben für andere Bedürfnisse sittlicher und intelligenter Wesen möglich werden, neben denen für die pure und unumgängliche Leibesnothdurft. „Aber," wird man vielleicht sagen, „in diesem Punkte muß man doch ganz besonders die Verhältnisse der unteren Stände, der handarbeitenden Volksklassen in Betracht ziehen, und für diese gestaltet sich die Sache doch nicht besser, weil immer die Arbeitslöhne auf das Minimum des nothwendigen und unumgänglichen Lebensbedarfes herabzugehen suchen." Doch, vor allem Uebrigen sei es bemerkt, doch nur dann, wenn die Chancen von Angebot und Nachfrage in den Erwerbszweigen gegen den Arbeiter sind, und z. B. jetzt seit Jahren ist das im Allgemeinen durchaus nicht der Fall, auch für die nächste Zukunft keineswegs Aussicht darauf. Aber was heißt denn das auch: „Minimum des unumgänglichen Lebensbedarfes?" Das ist ein ganz relativer Begriff, weder für die einzelnen Arbeitsklassen bedeutet er dasselbe, noch für die verschiedenen Länder, noch für die verschiedenen Zeiten. Und fürwahr, es ist das Glück und der Stolz des menschlichen Geschlechtes, den moderne täuschende oder getäuschte Propheten vergeblich aus der Geschichte hinauszudemonstriren suchen, daß dieses Minimum im Allgemeinen mit der Zeit wächst und gewachsen ist. Wenn man es nicht für gleichgültig hält, ob der Mensch nur gefüttert werde und wie und womit er gefüttert werde, so kann man sich leicht von der menschenwürdigeren Existenz des neueren Handarbeiters im Vergleiche zu dem früheren zweifellos überzeugen. Für ihn rechnet man jetzt längst nicht nur Schuhe und Strümpfe, sondern noch gar viele andere Sachen zu dem Minimum nothwendiger Lebensbedürfnisse, die früher an sehr hoher Stelle als ein neuer Luxusartikel bekannt oder vermißt wurden. Jeder ökonomische Fortschritt, d. h. jene Vermehrung der Produktion und jede Minderung in den Aufwandskosten vervielfältigt und erleichtert verhältnißmäßig durch alle Stände die Theilnahme an Genüssen, welche sich erst als Gewohnheit und dann als Bedarf festsetzen.

Gerade auch an demjenigen Bedürfniß, welches die Eisenbahnen wecken und befriedigen, haben wir hierfür ein sprechendes Beispiel. Wir haben

gesehen, daß die außerordentliche Verkehrserleichterung nicht nur allen Ständen, sondern den unteren vorzugsweise zu Gute kommt; daß die Eisenbahnen thatsächlich von den letzteren weitab am stärksten benutzt werden; daß sie, während Jedem, der schon früher an Reisen denken konnte, die Ausdehnung derselben in große Entfernungen hin ohne irgend einen Mehraufwand gestattet ist, für noch viel Mehre die erste Möglichkeit zur persönlichen Kenntnißnahme von einem näheren oder ferneren Ausland darbieten. Auch hier stellen sich neben die Folgen für die ökonomischen Verhältnisse noch ganz andere und nicht minder wichtige heraus. Voyager c'est vivre, Reisen ist Leben, sagt der vergnügungslustige Franzose. Er meint, daß man erst durch Reisen zum behaglichen Vollgenuß der Lebensfreuden gelange. Reisen ist Lernen, werden wir Deutschen sagen müssen, wenn wir auch hier nicht die Beziehung auf dasjenige aus dem Auge verlieren wollen, was uns als der letzte und höchste Zweck des Lebens erscheint. In der That mögen wir es auch unumwunden freudig begrüßen, daß das reine und löbliche Vergnügen, ein tüchtiges Stück Welt und Menschenleben über das Weichbild und den Bann der heimathlichen Scholle hinaus ansehen zu können, so sehr leicht gemacht ist; mögen wir die Erleichterung des ökonomischen Erwerbs nach seiner gewaltigen Bedeutung recht würdigen, wer könnte darüber vergessen, wie sehr der ganze Mensch mit seinem ganzen Geistesleben durch diese Kundnahme der Fremde wächst und gedeiht, wie er rühriger wird, wie sich sein innerer Horizont ausweitet durch die tausendfältigen neuen Eindrücke und Anregungen, und daß er „viel erzählen" kann, weil er wirklich so Vieles auf diesen Verkehrsstraßen erlebt und gelernt hat. Wahrlich, die Eisenbahnen haben eine neue großartige Volksschule eröffnet, zumal für den erwachsenen Mann, für alle Stände und Berufsarten. Lernt doch der Erwachsene, der sich selbst zu unterrichten sucht, in allen Fällen nicht mechanisch etwas Neues zu dem alten Vorrath seiner Kenntnisse hinzu. Auch der Bauer, der jetzt erst eine gerühmte Musterwirthschaft leicht besuchen, die Mahnungen erfahrener Landwirthe anhören, den Viehstand, die Anbaumethode in der näheren Fremde betrachten kann; der mit einem Male gewahrt, daß er auch aus größerer Ferne her einen gewünschten Hypothekargläubiger zur Besichtigung seines Hofes herholen, daß er jetzt ja auch Gemüse, Milch u. s. w. versenden, dieses oder jenes Dungmittel beziehen kann, — auch der Bauer muß vergleichen, das Wesentliche herausfinden, den Aufwand und das erreichte Ziel gegenüberstellen u. s. w. — mit einem Worte, er wird geistig thätig, seine Anschauung erweitert sich, und wo er früher nur ohne Nachdenken das Ueberkommene nachahmte, da entscheidet er jetzt mit selbstthätiger Einsicht, mag er nun bei Altem bleiben oder Neues einführen. Und ganz in dersel-

ben Weise verhält es sich ja mit allen industriellen Kreisen. Auch der Handwerker, der Fabrikant, der Kaufmann, sie mögen auf ihren geschäftlichen Reisen zunächst nur bestimmte Handwerkszwecke im Auge haben, sie unterrichten sich doch auch über Fachverhältnisse nicht anders, als daß ihrem ganzen geistigen Gesichtskreis mannigfaltige Erweiterungen eben dadurch zuwachsen, ganz abgesehen davon, daß auch für den Geschäftsmann sich unterwegs nicht blos Industriehallen, Maschinenfabriken u. dergl. m. entgegenstellen. Da ist kein praktischer Beruf, den man ausschließen könnte, auch nicht den der höchsten Staatsbeamten, denen wenigstens die äußerst rasche Umschau in Person erst jetzt möglich wird, die vor so vielen mißlichen Folgen der brieflichen Berichte und Schilderungen allein bewahren kann. Ganz besonders hoch aber möchten wir an dieser Stelle auch den Gewinn der Wissenschaften schätzen. Welche Epoche machte in der alten Zeit der Kriegszug Alexanders nach Asien für die Geschichtschreibung, für die Geographie, die Astronomie, für alle Naturwissenschaften! Eben dieselben Disciplinen haben auch heutzutage in der außerordentlichen Erleichterung insbesondere des Personenverkehrs die saftigste Wurzel für ihr ungemessenes Wachsthum erhalten. Die Forschungen an Ort und Stelle, in dem Staub der Archive, in den Trümmern der Steinwelt, die persönliche Anschauung des geschichtlichen Terrains, wie der geographischen Oberfläche, die Durchwanderung aller Länder nach den lebenden und den todten Monumenten der Natur, wie des Menschenlebens, kurz alle jene Zielpunkte, welche heutzutage Schaaren von wissenschaftlichen Männern nach allen Seiten hin umhertreiben, es ist ein Forschen, Prüfen und Sammeln, das erst durch die Verkehrserleichterung möglich wurde. Ueberall bricht die Macht der persönlichen Anschauung, die Kraft der erfahrungsmäßig konstatirten Thatsache hervor; es ist eine Epoche für diese Wissenschaften, so tief eingreifend in ihr ganzes Wesen und Wachsen, wie irgend eine andere in aller früheren Zeit. Und gerade hier erwäge man wohl, welche tiefe Bedeutung das Wort der Engländer hat: die Zeit ist der Stoff, aus welchem das menschliche Leben gemacht ist. Nicht nur, daß mit einem Male für alle diese Arbeiten die fruchtbringende Betheiligung so vieler Einzelnen möglich geworden ist, zum Segen der Wissenschaft wird Allen die Arbeitszeit der Forschung, ihres wissenschaftlichen Lebens durch die Verkürzung der Transportzeit verlängert. Wie schwer erarbeitet sich jetzt auch der geniale Mann eine große Bedeutung in der Wissenschaft, die er überall durch Kenntnißnahme eines ungeheuren Materials stützen muß; wenn er auf der Höhe steht, ist das Leben bald zu Ende, und was er für sich erarbeitet hat, kann er leider nicht, wie Hab und Gut, auf Andere vererben. Und doch erfaßt eben nur das Auge, das Vieles gesehen hat, überall alsbald das Neue und Werthvolle. Wel-

cher Fortschritt, daß jetzt ein bedeutender Mann die wichtigen Punkte auf einer ausgedehnten und fernen Erdfläche in einer Reihe von Tagen durchmustern kann, während zu derselben Unternehmung ein Humboldt vor dreißig und vierzig Jahren eben so viele Wochen und vielleicht Monde von seinem für die Wissenschaft so kostbaren Leben aufbrauchen mußte. Und gewiß, wir brauchen es nur zu bedenken, auf allen jenen Wagenzügen, welche Massen von Menschen und Gütern in der weiten Welt herum von Ort zu Ort, von Volk zu Volk in Bewegung setzen, werden ununterbrochen auch Ideen transportirt, die in der Fremde kräftigende Nahrung suchen und finden oder Samenkörner ausstreuen und im Wachsthum stärken. Für den Menschen im Allgemeinen, dessen Kenntnisse und Einsichten vermehrt und erhöht werden, wird überhaupt so zu sagen das Leben selbst verlängert, denn die Dauer des menschlichen Lebens berechnet sich doch für eine geistigere Betrachtung nicht nach der Zahl der Stunden, die wir durchlebt, sondern nach der Menge und Bedeutung dessen, was wir erlebt haben und was wir für das Ganze, für Gegenwart und Zukunft haben schaffen und fördern können. Und noch einmal, auch wenn wir blos auf das Vergnügen, auf den Freudengenuß sehen, und selbst nur auf denjenigen, welchen man sich mit jenen „Lustfahrten" zu verschaffen sucht, verurtheilen wir nicht leichtsinnig einen vermeintlichen Leichtsinn. Ich denke, die bürgerliche Gesellschaft in allen ihren Ständen und Gliedern sollte es nur mit Freude ansehen, daß gerade die handarbeitenden Volksklassen sich so lebhaft zur Theilnahme an den Trains de plaisir hinzudrängen. Es sind weit schönere und sittlichere Freuden, die sie dort suchen, als die schmutzigen Freuden der Winkelschenke, wo das Kartenspiel und der Branntwein ihnen Leib und Seele zugleich anfrißt. Es ist recht gut, daß sie das, was sie auf ihr Vergnügen verwenden, so verwenden, und selbst am Zielpunkt der Fahrt pflegt dann Zeit und Lust zu mangeln, um den letzten Rest in der Weise auszugeben, wie am Wohnort das Ganze daraufging. „Aber es wird ja doch abermals ein neues Bedürfniß geweckt, das dem Arbeiterstande früher fremd war" — auch das ist ein ganz unstatthafter Einwand, denn daß neue Bedürfnisse, sofern ihre Befriedigung nicht an sich selbst ein Uebel ist, geweckt werden, ist nicht nur ungefährlich, nein es ist gut und begleitet alle allgemeinen Fortschritte. Gerade der Mangel an menschenwürdigen Bedürfnissen, die stumpfsinnige Zufriedenheit mit einer untermenschlichen Einfachheit ist oft die einzige Ursache, daß so mancher arbeitsstarke Bettlerlümmel nach wie vor dabei bleibt, Heller, Brodstücke und Kleiderfetzen bei bedürfnißreichen Nebenmenschen einzusammeln.

Es konnte nicht ausbleiben, daß die Eisenbahnen auf sehr viele öffentliche Verhältnisse, welche zunächst gar nicht durch die mächtige Förderung

der ökonomischen Erwerbsthätigkeiten und der allgemeinen Lebensverhältnisse der Individuen berührt zu werden schienen, eine bedeutsame Einwirkung ausübten. Die besondere Eigenthümlichkeit und namentlich auch die gewaltige Ausdehnung, mit welcher das neue Kommunikationsmittel in das Leben eintrat, hat selbst auf das Gesetz, auf Recht und Rechtsbrauch einen entschiedenen Einfluß geltend gemacht, und zwar gilt das sowohl für die binnenländischen Erscheinungskreise, wie für die internationalen Verhältnisse und Zustände der Völker und Staaten gegen einander. Man wird gewiß zu dem, was wir aus dieser Sphäre hier hervorheben wollen, Vieles hinzufügen können und im Verlaufe der Zeit, wenn das Verhältniß von Ursachen und Wirkungen an vielen Stellen klarer nachzuweisen stehen wird, immer Mehres. Einen Grundzug wird man aber wohl überall wahrnehmen, nämlich den, daß die in der Entwicklung unserer socialen und politischen Zustände liegenden Richtungen durch die Wirkungen der Eisenbahnen gefördert werden. Und das ist so entschieden der Fall, daß wir, die wir von so manchen auffälligen Gegensätzen in dem modernen Staatsleben der Völker zu reden gedrängt werden, sonderbarerweise hier und da die beiden sich bekämpfenden Richtungen zu gleicher Zeit unterstützt finden. Wer möchte schon jetzt sagen, ob wir davon einen Beweis haben, daß jene Gegensätze sich gegenseitig bedingen und hervorrufen, oder ob uns der Zuruf entgegentönt, sie werden sich, nachdem sie sich einseitig und energisch ausgebildet, doch zu einem einheitlichen Ganzen entwickeln und zusammenbilden.

Es ist auffällig genug, daß die Einwirkungen der Eisenbahnen auf die Rechtsverhältnisse von Seiten der Juristen bisher so wenig in Betracht gezogen worden sind, daß wir kaum über ganz einzelne Punkte eine durchgeführtere Erörterung, eine umfassendere Behandlung über die Gesammtsumme der einschläglichen Erscheinungen aber noch nicht einmal im ersten Versuch haben. Und doch sind in nächster Folge des Eisenbahnbaues und Betriebs in allen Staaten nicht nur eine Menge positiver Rechtsbestimmungen durchgreifend umgebildet worden, sondern es sind auch — um wenig zu sagen — bedeutsame Modifikationen in allgemeinen Rechtsgrundsätzen hervorgedrängt worden, die in der Zukunft noch manche Anwendung auf anderem Felde finden dürften. Unter den schon unmittelbar durch das Eintreten der Eisenbahnen herbeigeführten gesetzlichen Aenderungen bestehender Rechtsverhältnisse haben ein ganz allgemeines Interesse besonders die Veränderungen in den Rechtsverhältnissen des öffentlichen Postwesens erregt. Hier stellte sich eine große Mannigfaltigkeit von Kollisionen dadurch ein, daß sowohl die Eisenbahnen, als die Posten in den einzelnen Staaten sich entweder oder zum Theil in den Händen von Privaten oder in den Händen des Staates befanden, und eine einfache Lösung unter den vie-

len Kombinationen nur dann möglich war, wenn neben einer Staatspost eine Staatseisenbahn auftreten sollte. Die Diskussion über die plötzlich aufgetauchten und sehr verwickelten Fragen hat schließlich nicht wenig dazu beigetragen, bei den Staatsregierungen wie unter dem Volke der Ansicht, daß die Posten, wie die Eisenbahnen ihrer Natur und Aufgabe nach sich zu Staatsanstalten am besten eigneten, größeren Eingang zu verschaffen. Es ist ebenso schließlich, wo nicht der Bestand, so doch die Bedeutung des Privilegiums und Monopols der Privatpostanstalten innerhalb des modernen Staates ganz bedeutend vermindert worden und damit an einer wichtigen Stelle ein noch lebensfähiger Rest von den ökonomischen Formen einer früheren Periode des Staatslebens zurückgetreten. Unter den Modifikationen allgemeiner Rechtsprincipien, welche mit dem Eintreten des neuen Kommunikationsmittels der Staatsgesetzgebung gleichsam aufgenöthigt worden sind, steht wohl die Umbildung in den allgemeinen Principien für die Anwendbarkeit der Expropriation voran. Denn es kann doch kaum für ein unbefangenes Urtheil zweifelhaft verbleiben, daß die früher gültigen Normen für die Möglichkeit einer gesetzlichen Enteignung, namentlich auch des Grundeigenthums, nicht blos für die zwangsmäßige Expropriation der Grundstücke zu Gunsten von Privateisenbahnen nicht hinreichten, sondern auch für eine Ausdehnung auf dieselbe nicht einmal paßten. Da sich für diese Bahnen insbesondere der Grundsatz, daß es sich bei einer Zwangsexpropriation nur um einen zweifellosen öffentlichen Nutzen handeln dürfe, außer Frage stellen, noch der Charakter einer öffentlichen Anstalt ohne Weiteres nachweisen ließ, so enthalten die meisten Eisenbahngesetze, beziehungsweise die Expropriationsgesetze, zu Gunsten von Privateisenbahnen auch eine ziemlich stark erweiterte Theorie von der Anwendungsfähigkeit der Expropriation. So viel ich sehen kann, ist in jedem deutschen Staate diese Erweiterung eingetreten, und sogar in denjenigen, welche Staatseisenbahnen einzurichten Anstalt machten, weil man auch da nicht daran dachte, principiell vielleicht selbst kleine Nebenlinien der Privatindustrie geradezu unzugänglich zu machen. Es war freilich überall, wo man Eisenbahnen herzurichten fest entschlossen war, ohne daß der Staat bauen wollte oder konnte, ein äußerer Zwang, der zu dieser Ausdehnung der Expropriationstheorie führte. Denn eine irgend erheblichere Strecke hätte sich voraussichtlich in keiner anderen Weise zu Stande bringen lassen, und wo man auf kleinere Entfernungen hin ohne ein Expropriationsgesetz die Grundstücke mit den in freiwilligem Vertrag geforderten Summen erkaufen mußte, — wie z. B. bei der kleinen Eisenbahn Zürich-Baden, — da wird bis auf die gegenwärtige Stunde der unverhältnißmäßige Druck der Grunderwerbskosten auf die Verzinsung der Anlagekapitalien verspürt.

Während man gewöhnlich die einen Expropriationsgesetze an die für die Anlage oder Ausdehnung der Landstraßen anlehnte, liegt doch der bedeutende Unterschied einer Staatschaussee und einer Privateisenbahn und der unmittelbaren Zwecke beider derb genug zu Tage. Die erfolgte Umbildung des Rechtsprincips liegt dann freilich eben so ersichtlich in den Bahnen der modernen Staatsentwicklung. Denn es ist kein Zweifel, daß in dem modernen Staat, während die Individuen überall für den Kreis des privaten Lebens immer mehr und mehr eine ganz freie Selbständigkeit und Abgeschlossenheit zu gewinnen trachten, doch in allen allgemeinen Fragen jegliches Sein und Haben immer unbedingter dem für das Gemeinwohl auftretenden Staatswillen unterworfen wird. Mehr und mehr schwinden die letzten Reste der auch für den Willen der Staatsregierung unberührbaren Selbständigkeit der mittelalterlichen Mikrokosmen, die eine Geltendmachung des Gemeinwohles und überhaupt öffentlicher Zwecke gegen ihren Willen nicht zuließen. Wenn wir nun auch an dieser Stelle noch einmal auf einen unserer früheren Sätze zurückverweisen, daß der Staat die Privateisenbahngesellschaften nicht sowohl mit einem Gewerbsmonopol habe privilegiren wollen, als vielmehr ein von ihm abgetretenes Hoheitsrecht ausüben lasse, so sind doch eben diese Concessionen eine zwingende Veranlassung geworden, daß die Position des individuellen Willens gegen den Staatsregierungswillen auch in Eigenthumsfragen den höheren Grad von Rechtsschutz, der in der früheren Gesetzgebung lag, eingebüßt hat. Von der Bestimmung des doch schon modernen preußischen Landrechts: daß zur Anlegung oder Verbreitung von öffentlichen Landstraßen oder Kanälen jeder Grundbesitzer das erforderliche Land dem Staate käuflich überlassen muß," oder: „Auch der Staat ist Jemanden zum Verkaufe seiner Sache zu zwingen nur alsdann berechtigt, wenn es zum Wohl des gemeinen Wesens nothwendig ist," zu den Expropriationsbestimmungen, wie sie das Gesetz vom 3. Nov. 1838 zu Gunsten von Privateisenbahnen aufstellte, ist doch ein starker Sprung. Aber auch nur im Hinblick auf die Staatseisenbahn entstand z. B. in Baden die neue Bestimmung, daß „als öffentlich der Nutzen der Unternehmungen gilt, nicht nur, wenn er dem Staat unmittelbar, sondern auch wenn er demselben blos mittelbar, zunächst oder unmittelbar aber einer Staatsanstalt oder einer oder mehreren Gemeinden zu Gute kommt." Wie sich das Ressort der amtlichen Regierungsthätigkeit in den neueren Staaten gegen früher ungemein erweitert hat, so ist auch jenes Nothrecht des Staates nicht nur an einem neuen, erst jetzt zum Vorschein gekommenen Gegenstand als anwendungsfähig erklärt worden, sondern es ist auch gleichzeitig die Berechtigung des dissentirenden Einzeln-

willens eine viel eingeschränktere, man möchte sagen, ein Nothrecht des Staates ist fast zu einem Nöthigungsrecht erweitert worden.

Sicherlich hat aber auch die in der Theorie und vielleicht auch in der positiven Gesetzgebung längst anerkannte Gewalt der Staatsregierung über das individuelle Leben eine viel größere Bedeutung für die Wirklichkeit erhalten; sie ist in vieler Beziehung erst durch die außerordentliche Erleichterung der Kommunikation zwischen der doch immer nur lokal placirten Regierungsgewalt mit allen Punkten des Landes zur Wahrheit geworden. Man kann sagen, die Eisenbahnen machen eine Art Allgegenwart der Staatsregierung an jeder Stelle des Territoriums möglich, überall kann jene die individuellen und genossenschaftlichen Lebenskreise überwachen, kontroliren, in jedem Augenblick auf sie einwirken. Und dabei steht sie ihnen allen gegenüber in der für den Schlachtenkampf so oft gepriesenen Stellung, daß sie immer eine große Fülle bereitgehaltener Kräfte auf einen Punkt werfen kann. Je ausgedehnter das Territorium der Staaten, um so stärker ist dieser Machtzuwachs für die Regierung. Auch in den größten Ländern kann mit gewaltigem Nachdruck der einheitliche Wille sich geltend machen. Unsere Nachkommen werden es als eine erfahrungsmäßige Thatsache vor sich haben, daß die modernen „Weltreiche," um bestehen zu können, nicht ununterbrochen Eroberungskriege zu führen, und um in Wahrheit einheitlich regierte Staaten zu werden, nicht auseinander zu fallen brauchen. Nun ist es, wie es scheint, diesen Dingen gegenüber doch kein unverständlicher Gegensatz, daß auch der Freiheit des individuellen Lebens im Staate ein bedeutsamer Zuwachs geworden ist, und daß sogar die Fähigkeit der Privaten zu einer Aktion auf die Landesregierung als ausgedehnter erscheinen muß. Die außerordentliche Erleichterung des Verkehrs selbst kann doch eben auch für die individuellen und privaten Lebenskreise nicht aufgehoben werden. Ihre Hauptwirkung besteht aber gerade darin, daß sie jede Art von Isolirung aufhebt oder mindert. Auch die des geistigen Lebens. Wer könnte die unendliche Erleichterung der geistigen Kommunikation aller Einzelnen unter einander in unserer Zeit anschaulich machen. Nicht überhaupt, nur in dieser oder jener Form ist sie mit Anwendung äußerster Gewalt zu unterdrücken; die persönliche Berührung und das gesprochene Wort ersetzt am Ende den Bücherballen mit seinen todten Buchstaben. Wer an eine Vernunft in dem individuellen und in dem staatlichen Leben, wer an Wahrheit, Recht und Tugend und ihre Bestimmung, unter den Völkern zu herrschen, glaubt, der muß die Erleichterung des geistigen Verkehrs als eine Bürgschaft begrüßen, daß die gesunde Entwickelung des öffentlichen Lebens wenigstens für die Dauer immer wieder zur Darstellung gelangen muß. Es ist natürlich auch gewiß, daß auch der Verkehr

aller Volksgenossen unter einander über alle ihr besonderes Staatsleben berührenden Ereignisse in der stärksten Weise vermehrt ist. Sicherlich, die Ausbildung allgemein verbreiteter Ueberzeugungen, das Heranwachsen einer öffentlichen Meinung über Landesfragen und politische Vorkommnisse ist ungemein erleichtert. Wo sie sich gegen Thaten oder Tendenzen der allgemeinen Staatsgewalt wendet, muß sie eben deshalb, weil sie allgemeiner ist und gleichzeitig thätig werden kann, in ihren Wirkungen viel bedeutender werden. So wird sich das schließliche Resultat gar nicht bestreiten lassen, daß durch die mit den Eisenbahnen eingetretene Verkehrserleichterung, mögen wir auf äußere oder auf innere Erscheinungen blicken, die Staatsregierungen oder die Massen der Einzelnen im Volke zuerst betrachten, die Einheit des staatlichen Lebens der Nationen, die Geltendmachung eines Willens an allen Stätten, wo politische Kräfte für das öffentliche Leben thätig werden, mächtig gefördert ist. Und ich glaube, diese Wirkung des gesteigerten binnenländischen Verkehrs auf eine einheitlichere Gestaltung des Volks- und Staatslebens, durch welche das nationale Leben gekräftigt wird, hebt hinlänglich die kosmopolitischen Wirkungen des gleichfalls erleichterten internationalen Verkehres auf. Es bildet doch auch ein Volk in seinen Mannesjahren die tieferen und wahrhaft bedeutungsvollen Züge seines Wesens und Charakters gerade durch den Verkehr mit der übrigen Welt zu größerer Schärfe aus; wird sich doch selbst der aus der Ferne so leicht nur kosmopolitisirende Deutsche in der Fremde erst recht und mit einer ihn selbst überraschenden mächtigen Liebe des deutschen Lebens im Gegensatz zur übrigen Welt bewußt. Doch wird nicht zu leugnen stehen, auch darin ergeht es dem gereifteren Volk wie dem gereifteren Manne, der die „große Welt" kennen gelernt hat, die besonderen Liebhabereien an Wohnung und Kleidung, an Spielen und Bräuchen, welche an die Erlebnisse der frühesten Jugend erinnern, sie verschwinden allmälig, und auch da, wo es sich durch die Künste das äußere Leben nach seinem eigenen Geschmack zu verschönen sucht, vergißt es nicht des auch in der Fremde gestärkten Sinnes für praktische Nützlichkeit und Zweckmäßigkeit. Daneben wird dann schließlich doch nicht zu vergessen sein, daß so viele Aenderungen in „nationalen" Sitten und Gebräuchen, die man dem Alles nivellirenden Verkehr mit aller Welt zuzuschreiben pflegt, nur provinzielle und lokale Gewohnheiten sind, die überall schon damit allmälig an Platz und Bedeutung verlieren, daß ein aus verschiedenen Stämmen zusammengewachsenes Volk sich zu einem einheitlicheren nationalen Staate herausbildet. Die Beseitigung politischer Schranken zwischen den Stämmen und Provinzen pflegt dann nur den Anfang eines überall durchbrechenden Entwicklungsganges zu bilden,

während auch dieser Vorgang selbst nur als Wirkung eines schon voraufgegangenen geistigen Prozesses sich einstellen konnte.

Rufen wir uns an dieser Stelle auch noch jene frühere Beobachtung in's Gedächtniß zurück, daß die Eisenbahnen die räumlich getrennten und vielleicht weit von einander entfernten Glieder eines größeren Staates fester an einander ketten und selbst den Verkehr aller minder großen und kleinen Orte auf die Verbindung mit den meistentheils in den Landeshauptstädten dargebotenen Hauptknotenpunkten des inländischen Handels peremptorisch verweisen, so wird es ohne Weiteres begreiflich, warum insbesondere in jenen Staatenbünden und Bundesstaaten der vorhandene Grund von Einheit des Staatslebens mächtig gefördert werden muß. Es pflegen in solchen Staaten die Gränzen zwischen den einzelnen Theilen des Ganzen von vorn herein weder der Idee, noch den thatsächlichen Verhältnissen nach nicht die Bedeutung einer Verkehrsschranke zu haben, die erst durch besondere Anstrengungen beseitigt werden muß, und der mächtige Zug nach einer ununterbrochenen Bewegung des Verkehrs pflegt dort zuerst seine volle Wirkung für die Verbindung isolirterer Theile auszuüben. Wirklich ist durch die allmälige, aber im Ganzen ununterbrochen vorgeschrittenen Erleichterungen des Handelsverkehrs und zuletzt nun ganz besonders durch die handelsverbindende Macht der Eisenbahnen die politische Einheit der deutschen Bundesstaaten wesentlich und jedenfalls in einer Weise und an solchen Punkten gefördert worden, daß man nur das allgemein befriedigende Ergebniß einer durchaus und allseitig freien Vereinbarung vor sich hat. Wer freilich die Steigerung der Handelseinheit nicht als eine wirkliche Steigerung der nationalen und staatlichen Einheit anerkannte und wem es mehr oder eben so viel um Formen, als um wesentliche Sachen zu thun ist, der wird in unzugänglicher Sicherheit auch hier den ökonomischen Erscheinungen einen bedeutsamen Zusammenhang mit dem gesammten öffentlichen Leben der Völker nach wie vor absprechen können. Die ganzen verklammernden Schienenwege des deutschen Eisenbahnnetzes — in der That kann von einem irgendwie auf sich allein gestellten Eisenbahnnetz eines einzelnen Gliedes im Bunde keine erhebliche Rede sein — steigern auch heutzutage mehr und mehr die Wirkungen ihrer einheitlich verbindenden Kraft. Die Eisenbahnverwaltungen aller Territorien müssen sich über immer mehre Dinge einen, um die Aufgaben des beschleunigten, ununterbrochenen und gleichmäßigen Transportes vollständig zu lösen; jede Beschleunigung des Verkehrs absorbirt eine Schranke und führt zu neuen Vereinbarungen über allgemein gültige Verwaltungsgrundsätze und einheitliche Leitung des Betriebes u. s. w. Daß diese Wirkungen auch für das Staatsleben der schweizerischen Kantone in ihrem eidgenössischen Bunde

sich einstellen werden, möchte weder in, noch außer der Schweiz Jemand in Frage stellen. Es war hauptsächlich die noch populäre Sorge vor einem gewaltigen Uebermaß von Centralisation der allgemeinen Staatsgewalt, vor einer bedenklichen Absorbtion des noch erhaltenen Bestandes der kantonalen Selbständigkeit, weshalb das warm befürwortete Projekt, für die Schweiz ein Netz von lauter Staatseisenbahnen von Bundeswegen zu errichten, so entschieden abgelehnt wurde. Man hat es auch für Deutschland nachträglich öfter bedauert, daß das Netz der deutschen Eisenbahnen nicht von vorn herein zu Händen der deutschen Bundestagsversammlung genommen und von ihr aus durchgeführt worden sei. Von militärischen Betrachtungen hier zu schweigen, so weiß ich kein Interesse für die Besprechung von Dingen abzusehen, für deren Unmöglichkeit sich tausend Gründe vorbringen ließen, ohne daß man einen durch einen Hinweis auf thatsächliche Erfahrungen zu entkräften vermöchte. Davon aber kann sich Jedermann durch den ersten Blick auf eine Eisenbahnkarte überzeugen, daß auch die Richtungen dieser Schienenwege, mögen sie an dieser oder an jener Stelle entworfen worden sein, in sehr lesbarer Schrift manche viel bekannte und wenig beachtete Wahrheit des geschichtlichen Lebens predigen. Weder für die deutschen, noch für die französischen Eisenbahnen ist ein Netz vorher erwogen und bestimmt worden, in beiden Ländern ist es ganz allmälig, wie durch das Eintreten von lauter zufälligen Umständen und in beiden Ländern hauptsächlich durch die Thätigkeit der Privatunternehmungen zu Stande gekommen. Vergleichen wir aber den gegenwärtigen Bestand, so sehen wir in Frankreich genau das Bild eines Rades; von dem Mittelpunkte in Paris gehen die Felgen nach den Gränzen. Nicht als ob von Paris aus so gebaut wäre, im Gegentheil, überall im Lande hat man von außen her diese Richtung genommen, und jede in der Provinz entstandene Bahn hat nicht eher gerastet, als bis sie sich bis nach Paris hin ihren Weg gebahnt hatte. Kaum könnte man sechs mathematisch regelmäßigere Radien von Paris aus ziehen, als die Linien nach Rouen, nach Amiens, nach Rheims, nach Dijon, nach Orleans, nach Chartres sie darbieten! Auch in Deutschland kettet sich zwar immer fester und fester ein, wie mir scheint, ganz verständiges Netz von Eisenbahnen zusammen, aber das ist nicht das Gewebe einer Spinne, das ist Kette und Einschlag eines Tuchgewebes mit tüchtigen Vereinigungspunkten, aber auch mit solid quadrirten Maschen, mit Knotenpunkten, aber ohne ein Centrum! Man sieht, für eine französische Centralisation fehlt doch noch — es mag Vielen vielleicht als wenig erscheinen — auch dem deutschen Volke jeglicher Instinkt in dem Bau der Verkehrsstraßen und ein Paris diesseit des Rheinstromes für die Berechnungen der Erwerbsthätigkeiten. Wie sehr dagegen zu jeder Stunde, wo wichtige Fragen für

die Entwicklung in der einheitlichen Gestaltung des deutschen Staatslebens zur Entscheidung kommen, die Eisenbahnen alsbald sich eine besondere Berücksichtigung erzwingen, oder vielmehr als Ursache bedeutsamer Vereinbarungen hervortreten, darüber hat man einen neuen Beweis auch in den direkt auf den Eisenbahnenverkehr bezüglichen Artikeln 16 und 17 (mit dem Separatartikel 8) in dem neuen preußisch-österreichischen Handels- und Zollvertrag.

Ich kann es nur als einen starken Beweis von der in der neuesten Zeit außerordentlich gesteigerten Bedeutung des auswärtigen Handels für die Gesammtheit der ökonomischen Interessen eines Volkes ansehen, daß man sich so oft die vielfältigen und durchgreifenden Einwirkungen der Eisenbahnen auf die allgemeine Haltung der Staaten und Völker gegen einander vorgehalten sieht. Der Verkehr verbindet; es müssen also die Schranken fallen, welche der Verknüpfung Widerstand leisten. Jede Steigerung, wie jede längere Dauer des Verkehres zieht das Band fester an und macht die Wiederaufrichtung trennender Gränzen immer schwieriger. So schwindet die Isolirung der individuellen Lebenskreise, so vergeht der lokal und provinziell abgerundete Mikrokosmus. Diese Triebkraft des Verkehres greift auch über die Landesgränzen selbst der größten Staaten hinaus und immer mächtiger, je ersichtlicher es an den Tag kommt, wie wenig auch ein ganzes Volk mit seinem Wollen und Können in dem Fortschritt seiner Kultur auf sich allein angewiesen bleiben kann und darf. Der Eintritt der Eisenbahnen bezeichnet den Punkt in der Entwicklung der modernen Völker, wo der Jahrhunderte lang gehegte und gepflegte Glaube an die glückbringende Macht einer Abgeschlossenheit gegen außen hin in diesem oder jenem Grade vollständig zu Grab getragen worden ist. Wie jung und neu ist im Grunde genommen die Erscheinung, die wir wie eine „alte Geschichte" anzuhören geneigt sind, daß die Staaten ihr ganzes Innere an allen Punkten der Landesgränzen für den hereindringenden Verkehr von auswärts weit öffnen und sich um die Wette bemühen, den Uebergang zu erleichtern. Nur eine Bewegung der Fabrikate hinaus zu wollte das Merkantilsystem zulassen oder auch wohl erzwingen. An Piratenzüge der inländischen Industrie gegen die metallenen Schätze des Auslandes dachte man, nicht an einen Austausch, in dem Jeder seinen Lohn und Gewinn erlangen solle. Nicht genug konnte man sonst die Plackereien des Gränzverkehrs häufen, jetzt sinnt man auf Beseitigung auch der leichtesten und humansten Kontrole. Nur in den vorübergehenden Augenblicken der Leidenschaft erwägt man noch die Bedeutung der „natürlichen Gränzen;" in der gewöhnlichen Gemüthslage freut man sich des Segens der natürlichen Uebergänge und Verbindungen. Während noch die Kanonen von den Gränzfestungen

dem Ausländer Tod und Verderben drohen, legen sich die eisernen Schienen quer über die Gränzlinie, um die friedlichen Schaaren der Fremde mit Sturmeseile an jenen vorüber in das Herz des Landes zu tragen. Ist denn der Krieg zu einer Sage der Vorzeit geworden, zu einer Erscheinung, von der man spricht, ohne an die Möglichkeit einer Wiederkehr zu glauben?

Noch lange nicht. Aber man hat sich daran gewöhnt, ihn wie eine seltene und nur durch ganz ungewöhnlichen Zwang herbeigenöthigte Ausnahme in den Zuständen des Völkerlebens zu betrachten. Dieses Gefühl ist durch die Eisenbahnen, ich will nicht sagen hervorgerufen, aber ohne Zweifel ist es durch sie mächtig gefördert worden. Es beruht auf keiner Einbildung, auf keinem falschen Schlusse. Die Eisenbahnen haben in hohem Grade die Segnungen des Friedens und die Schrecken des Krieges zugleich verstärkt, und das in einer Zeit, welche den Ruhm der kriegerischen Eroberung gering und die Schmach der gewaltsamen Unterdrückung hoch anzuschlagen gelernt hat.

Wenn durch den Austausch ein gegenseitiges Bedürfniß der beiden Abschließenden befriedigt wird, so setzt auch der internationale Handelsverkehr ein Austauschbedürfniß zwischen zwei Völkern voraus. Dadurch, daß ich zur Befriedigung von Bedürfnissen eines Andern bedarf, bin ich von demselben zur Zufriedenstellung meiner Lage abhängig. Je mehr jene Bedürfnisse wachsen, um so mehr wächst auch diese Abhängigkeit, mit anderen Worten, jede Steigerung des auswärtigen Handelsverkehres macht die mit einander verkehrenden Völker gegenseitig von einander abhängiger. Und in der That führt alsbald diese Unfähigkeit eines Volkes, allein von sich aus und in sich hinein leben zu können, zu einem über alle Nationen ausgedehnten Abhängigkeitsverhältniß. Denn wenn auch ein einzelnes Volk unmittelbar nur etwa mit einem zweiten, dritten und vierten in einem erheblichen Austauschverkehr steht, so sind doch vielleicht diese letzteren nur Vermittler eines Austauschverkehres jenes ersten mit anderen Nationen, oder dieses zweite, dritte, vierte Volk kann nur dadurch den Austauschbedürfnissen des ersten genügen, daß es in Verkehr mit anderen Völkern steht. Da nun jede Unterbrechung des Friedens zwischen zwei Völkern nicht nur zu einer Unterbrechung der gerade vorhandenen Austauschverbindung führt, sondern auch, wenigstens bei einer längern Dauer, auf beiden Seiten eine Minderung der Fähigkeit, den Austauschbedürfnissen des Andern entsprechen zu können, zur Folge hat, während andererseits die vom internationalen Austausch abhängende Befriedigung der Bedürfnisse zu den von dem Volke erstrebten Zielpunkten gehört, so stellt sich bei einem starken auswärtigen Verkehr ein bedeutendes Interesse und damit eine bedeutende Bürgschaft für die Aufrechthaltung des Friedens ein. Die Ursachen zum Kriege müssen fortan

nicht nur den zur Anwendung von Kriegsgewaltthaten entschlossenen Sinn hervorrufen; sie müssen auch noch die Gegenwirkung jenes Interesses niederkämpfen. Wir brauchen blos auf den obigen Satz über die thatsächliche Abhängigkeit jedes in internationalem Austauschverkehr stehenden Volkes von allen anderen Nationen zu verweisen, um bemerken zu können, daß diese Bürgschaft des Friedens zwischen zwei einzelnen Völkern zu einer Bürgschaft des Weltfriedens wird, ganz abgesehen davon, daß sich auch in der Masse des Volkes längst die Wahrheit Anerkennung verschafft hat: „wenn es zu einem Kriege komme, wisse man wohl, wo der erste, nicht aber wo der letzte Kanonenschuß falle." Zu diesen wohl allgemein anerkannten Sätzen muß man indessen alsbald einige weitere Erwägungen hinzutreten lassen. Wir erinnern zunächst an jene Nachweise, aus denen sich ergab, daß jede und zumal die durch die Eisenbahnen in unserer Zeit herbeigeführte Erleichterung des Transportes auch den auswärtigen Verkehr der Völker zu einem direkten zu machen strebe durch die Beseitigung aller Zwischenthätigkeiten im Handelsaustausch, so weit diese irgendwie ohne Nachtheil möglich wird. Offenbar aber muß die Verwirklichung dieses Strebens das Interesse an der Aufrechthaltung des Weltfriedens auch auf den ferneren Stellen der Erde für jedes Volk zu einem lebhafter angeregten, zu einem unmittelbar vergegenwärtigten machen. Sodann sahen wir, es ist eine Folge eben derselben Ursachen, daß in allen Industrie- und Handelsunternehmungen die Kapitalverwendungen in vergrößertem Maßstab zur Anlage kommen, woraus sich denn weiterhin eine neue Verstärkung, ein vermehrtes Bedürfniß des auswärtigen Verkehres ergab; und eben damit ist auch eine außerordentliche Vervielfältigung der Stellen und Kreise in jedem Lande verbunden, welche durch ganz unmittelbare Fäden mit dem Auslande in nächster Verbindung stehen. Es liegt auf der Hand, daß hier neue Wirkungskräfte auf dasselbe Ziel hin in Bewegung gesetzt werden. Ein besonderes Gewicht müssen wir endlich auf jede Nachweise legen, aus denen ersichtlich war, wie die Eisenbahnen gerade dadurch so ungemein stark den auswärtigen Verkehr der Völker unter einander steigern, daß die Arbeitstheilung immer entschiedener einen internationalen Charakter annimmt, oder daß das Maß, in welchem sie international ist, außerordentlich stark erhöht wird. Gerade dadurch ist die Aufrechthaltung des auswärtigen Verkehres auch durch die Aufrechthaltung des Friedens in keiner Weise mehr blos eine Frage des Wohlbefindens für ein ganzes Volk und eine Lebensfrage nur für eine, wenn vielleicht auch große Menge von einzelnen kleineren Kreisen, sondern sie wird entschieden zu einer unmittelbaren Lebensfrage für das ganze Land. Hier aber müssen wir uns einen sehr erheblichen Unter-

schied vergegenwärtigen, auf dessen wesentliche Ursachen ich ausführlicher in meinem Buche über die politische Oekonomie vom Standpunkt der geschichtlichen Methode hingewiesen habe, und der uns zeigt, wie oft durch Nüancen in den Manifestationen des unterschiedsvollen wirklichen Lebens die Folgerungen einer zu stark generalisirenden Theorie als nichtig erwiesen werden.

Es ist nämlich wohl freilich das Bedürfniß im Austauschverkehr immer ein gegenseitiges und somit auch die Abhängigkeit der Austauschenden eine gegenseitige, aber jenes Bedürfniß ist seiner Art nach, diese Abhängigkeit ist ihrer Größe nach sehr verschieden auf beiden Seiten. Bei jedem Austausch macht sich auf beiden Seiten ein Absatzbedürfniß und ein Konsumbedürfniß geltend, die Stärke des Austauschbedürfnisses aber und damit der Grad der Abhängigkeit des einen Austauschenden von dem andern hängt immer von der Art und der Stärke des Konsumbedürfnisses ab, denn dieses ist der Zweck des Austausches und jenes nur das Mittel. Nun giebt es aber, wie allgemein bekannt, geradezu nothwendige, minder zwingende und leicht entbehrliche Konsumbedürfnisse, und so ist denn auch der Drang und Zwang zum Austausch auf beiden Seiten verschieden groß, je nachdem der Eine und der Andere durch den Austausch für sich und für den Andern dieses oder jenes Bedürfniß zu befriedigen hat. Getreide, Kartoffeln z. B., überhaupt die nothwendigen Lebensmittel, gehören zu den Befriedigungsmitteln, deren man unbedingt bedarf, auf die ein Volk niemals, auch nicht im Falle äußerster Noth, verzichten kann, auf der anderen Seite dagegen steht die große Masse der gewerblichen Fabrikate. Wenn deshalb auch die s. g. Industrievölker immer die vorgeschritteneren in Bezug auf die Kultur im Allgemeinen sind, so haben dagegen die Länder mit vorherrschendem Landbau eine festere Grundlage für die unzerstörbare Fortdauer ihres Lebenszustandes, und wenn jene im gewöhnlichen Verlauf der Dinge meistentheils eine Stellung selbst wie die eines beherrschenden und maßgebenden Vormundes in einer Gruppe von Staaten einnehmen können, so sind die letzteren dagegen für extreme Nothfälle in einer gegen das Aeußerste gesicherteren Stellung. Jene können aber eines Absatzes nicht entbehren, um das ihnen unbedingt Nothwendige konsumiren zu können; diese können, auch ohne Absatz zu finden, das konsumiren, was kein Volk entbehren kann. Der Krieg aber ist eben ein extremer Nothfall, die Unterbrechung des gewöhnlichen Verlaufes der Dinge auf das Bestehen äußerster Gefahren hin.

Vergegenwärtigen wir uns das Ganze unserer Betrachtungen, um das Resultat für die Friedenswirkungen der Eisenbahnen, so weit diesel-

ben von der Steigerung des auswärtigen Verkehres u. s. w. abhängen, zu gewinnen, so werden wir sagen müssen: wenn auch das Interesse aller Völker an der Aufrechthaltung des Nachbarfriedens und des Weltfriedens außerordentlich gewachsen ist, so ist es doch auch jetzt durchaus nicht gleich groß. Es ist weit stärker in den s. g. Industrievölkern, wie in den Agrikulturstaaten und überall in dem Verhältniß fester oder weniger fest verbürgt, als ein Land diesen oder jenen Charakter hat oder gewinnen wird. Wenn deshalb auch wohl jene in der allgemeinen Kultur, im Nationalreichthum u. s. w. vorgeschrittenen Industrievölker vielleicht weit mehr Mittel zu einer siegreichen Führung des Krieges haben sollten, so steht bei ihnen doch die Drohung einer unendlich größeren Einbuße für jeden Tag der Friedens- und Absatz-Unterbrechung und das Schreckbild der äußersten Noth weit näher, während in beiderlei Hinsichten die Agrikulturstaaten nicht blos wirklich leichteren Herzens zum wirklichen Krieg schreiten können, sondern auch aus pfiffiger Berechnung mit jener „Faust in der Tasche" die Rolle der zukünftigen Störenfriede der Weltruhe übernehmen werden. Ich meine, jeder nachdenkende Beobachter kann sich von der Wahrheit dieser Wirkungen alsbald überzeugen, wenn er nur eine einzige Tabelle über die riesige Ausfuhr der englischen Industriefabrikate zur Hand nimmt oder eine andere über die starken Getraideeinfuhren von Odessa und Riga her oder wenn er die Kolonne schwerer Mastochsen zählt, die ununterbrochen jetzt sammt anderen Oekonomieerzeugnissen von Tönningen über die Nordsee wandern. Es ist wahr, auch Holstein tritt in die Reihe der ausländischen Agrikulturbezirke Englands eben durch die Verkehrserleichterungen und durch ganz Norddeutschland hin wird man bald an den Preisen, und weithin nach Mitteldeutschland an der neuen Wanderstraße der Viehausfuhr merken, was es heißt, einen Agrikulturbezirk eines mächtig entfalteten Industriestaates in der Nähe zu haben. Aber die Friedensfesseln des Leoparden werden mit jeder Vermehrung dieser Bezüge von außen her nur immer fester, und dieses Resultat wird im Allgemeinen dadurch durchaus nicht erschüttert, daß gerade wegen der Verkehrserleichterung ein Volk von einer andern Seite her sich eher wieder Zufuhr verschaffen kann, wenn nach der einen hin der Verkehr abgeschnitten wird. Einiges Gewicht ist indessen wohl gewiß auch auf den Umstand zu legen, daß der mit den Fortschritten der allgemeinen Kultur zusammenhängende Fortschritt in dem ökonomischen Leben von dem Güterleben des Agrikulturstaates hinweg zu einer steigenden Einbürgerung der industriellen Verarbeitung der Rohstoffe führt, so daß man sagen kann, das gebildetere Industrievolk tritt im Durchschnitt auch aus rein geistigen Gründen schwerer einen Krieg

an, als der Agrikulturstaat — wie ja auch der einzelne gebildetere Mann den Faustschlag in hundert Fällen nicht fallen läßt, in denen dem roheren Landmanne alsbald die Appellation an den Stock zusagt. Indessen ist sich doch andererseits und gerade auch bei aller Anerkennung des Gewichtes der materiellen Interessen in den modernen Staaten vor dem Wahne zu hüten, als widerstehe der Krieg dem gebildeteren Geiste der Völker überhaupt oder als würden sie von den materiellen Interessen auch da unbedingt beherrscht, wo sie sich freier bewegen können. Man irre sich nicht, der Leichtsinn, den Krieg um Nichtigkeiten zu beginnen, hat abgenommen, nicht die Entschlossenheit zu einem Kampfe für wesentliche, große Güter des Volkslebens; den Ruhm der Länder und Städte bezwingenden Eroberung hat die höhere Bildung der Völker seines glänzenden Scheines beraubt, aber jede Zunahme wahrer Bildung kann das Gefühl der Ehre, welche die Ueberschreitung gewisser Gränzen mit dem Aeußersten ahndet, nur stärken.

Wir haben bei alledem noch nicht eines Einflusses auf die Erhaltung des Friedens gedacht, der sonst vorangestellt zu werden pflegt, und an den man freilich durch die Betrachtung der Eisenbahnen ganz besonders erinnert wird, des Einflusses der Kapitalisten, der Börse. Wie wenig wir ihn unterschätzen möchten, so ist er doch sicherlich erst nach jenen ganz allgemein verbreiteten Interessen zu erwähnen. Auch wird ja eine verselbständigte Hervorhebung des Kapitalisteneinflusses hier nur deshalb zu billigen sein, weil sich allerdings auch für die Aufrechthaltung des friedlichen Betriebes der Eisenbahnen, von welchem die Rente so massenhafter Kapitalien abhängig ist, in besonderer Weise der Einfluß der Börse geltend zu machen suchen muß. Daß jede kriegerische Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs durch eine gewaltige Beeinträchtigung der Einnahme die Rente der in den Eisenbahnen unmittelbar angelegten Kapitalien in der stärksten Weise schädigen muß, bedarf kaum der Erwähnung. Wie über viele andere mit dem Eisenbahnwesen verbundene Phänomene, so wird auch über dieses erst die noch bevorstehende Lebenserfahrung die positivsten Belege liefern. Ein sehr lehrreiches Ergebniß liegt uns indessen schon jetzt namentlich in den Einwirkungen der badischen Revolution auf die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen vor, auch zeigt sich hier deutlich, wie stark und weithin diese Unterbrechungen des Betriebs noch über die Zeit der unmittelbaren Störung selbst hinaus dauern. Die gesammte Bruttoeinnahme der badischen Staatsbahnen betrug 1847: 2,142,493 fl., 1848: 1,806,762, 1849: 1,715,798, 1850: 1,998,702 und erst 1852 wieder 2,470,688 fl. Sofern und soweit also überhaupt von einem Einfluß der Kapitalisten auf die Verhütung einer Unterbrechung des Friedens die Rede sein kann, giebt sicherlich die Entstehung und der Bestand der Eisenbahnen ein gewaltiges Motiv ab, daß er energisch

geltend gemacht werde. Daß jener Einfluß ein starker sein könne, dafür würde die außerordentliche Größe der verwendeten Kapitalien, die Betheiligung großer Massen von Besitzern und die Größe des drohenden Verlustes bürgen. Ein hierbei besonders folgenreicher Umstand besteht sodann in jener starken Betheiligung ausländischer Kapitalisten an den meisten Eisenbahnanlagen, so daß schon hierdurch eine gewisse Solidarität der Kapitalinteressen in verschiedenen Ländern herbeigeführt wird. Diese ist aber deshalb noch weit fester verbürgt, weil ein für bestimmte einzelne Schienenwege eingetretener Verlust keineswegs lokal bleibt, sondern sich alsbald auch für den weitesten Rayon und für weit entlegene Bahnen fühlbar macht, gerade so wie umgekehrt ja jede herbeigeführte Verbindung einer Eisenbahn mit anderen und auch mit ferner liegenden Linien den Ertrag derselben sofort und dauernd steigert. Man kann wohl der Börse, den privaten Kapitalisten ein ganz besonders lebhaftes Interesse zutrauen, wenn man gewahrt, daß allerdings wohl jede Art von Schaden, welchen der Krieg den Eisenbahnen zufügen kann, die Staatseisenbahnen wie die Privateisenbahnen trifft, während er sich aber bei jenen auf die ganze Masse der steuerzahlenden Landesangehörigen vertheilt, trifft er bei diesen auch, wo er in der Form einer Schädigung des stehenden Kapitals auftritt, die Privatgesellschaft allein. Denn es enthält fast jedes Eisenbahngesetz die Bestimmung, daß „für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, die Gesellschaft vom Staate einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen kann." Nun trifft schon an sich der Schaden der Kriegsdemolirungen die gewerbliche Industrie immer weit empfindlicher, wie den Ackerbau, weil die Schädigung des stehenden Kapitals bei jener viel größer sein muß, als bei diesem. Innerhalb der gewerblichen Industrieunternehmungen selber aber ist der Schaden an der einzelnen Stelle um so größer, je stärker das in Gang gesetzte Kapital überhaupt ist, je größer die Quote desselben ist, welche auf das stehende Kapital kommt, je schwerer die Unterbrechung des Betriebs wieder herzustellen ist, je größer der Schaden der zeitweiligen Unterbrechung dem Betriebsergebniß überhaupt ist. In allen diesen Punkten aber ist keine Art von Privatunternehmungen den Privateisenbahnen auch nur annäherungsweise gleich zu stellen. Im Uebrigen halte ich jene, fast allen Eisenbahngesetzen eingefügte Bestimmung, daß jeder Kriegsschaden von der Privatgesellschaft allein zu tragen ist, für eine sehr wesentliche Ursache, weshalb die Privateisenbahnen mit der Zeit sich in Staatseisenbahnen umwandeln werden. Auch an dieser Stelle ist uns eine Aussicht auf eine Menge von thatsächlichen Wahrheiten eröffnet, die erst eine Erweiterung der Lebenserfahrungen sicher stellen kann. Zu welcher Stärke müßte der Reservefond

der Eisenbahnen anschwellen, in welchem Grade also die Rentabilität geringer, beziehungsweise der Tarifsatz höher werden, wenn ein wiederholter Turnus von Erfahrungen über die Stärke der Kriegsverwüstungen vorläge. Denn bis jetzt hat auch an dieser Stelle das Geschlecht der Gegenwart auf die Zuversicht des ewigen Friedens gebaut und gewirthschaftet. Es ist freilich nicht zu verschweigen, daß wenigstens eine einzelne Erfahrung größeren Styles bereits vorliegt, in welcher sich sogar die Staatsgewalt nachträglich zu Entschädigungen der Verluste der Privatgesellschaften doch herbeigelassen hat. Die Revolution im Februar und der Aufstand im Juni 1848 hatte für viele Private und auch für die Privateisenbahngesellschaften in Frankreich starke Einbußen durch Zerstörungen herbeigeführt. Ein Dekret des Prinz-Präsidenten vom 24. December 1851 bewilligte die Entschädigungssumme von 5,600,000 Franken aus Staatsmitteln, von welcher etwa 2,500,000 Franken auf die Vergütung von Verlusten der Privateisenbahngesellschaften fielen. Aber abgesehen von bekannten besonderen Motiven bot hier die Geringfügigkeit der Entschädigungssumme eine leichte Möglichkeit zu einer Vergütung, welche als Pflicht des Staates erscheinen konnte, weil es sich um die Schädigungen revolutionairer Bewegungen handelte, zu deren Entstehung und Verlauf eine Staatsregierung doch eine ganz andere Stellung einnimmt, wie zu dem Eintreten und den Verheerungen eines Krieges. — Der Verkehr verbindet die Völker, jede Erleichterung des Verkehres verbindet sie fester. Aber nicht blos dadurch, daß ein gegenseitiges Bedürfniß geweckt, eine gegenseitige Abhängigkeit vermittelt, die Verkettung der materiellen Interessen immer lebhafter gemacht wird, sondern auch dadurch, daß die Energie abgeschwächt wird, mit welcher ein Volk in seiner Gemüthsstimmung die Fremde als einen feindlichen Gegensatz von sich abstößt und eine Anerkennung der besonderen Bedeutung und des Werthes anderer Nationen Platz greifen läßt. Auch die Völker müssen einander erst genauer kennen lernen, um Achtung oder gar Zuneigung gewähren zu können. Müssen wir es aber nicht dieser wunderbaren Erleichterung, Vervielfältigung und Beschleunigung des Verkehres zuschreiben, daß nicht nur die Zeitungen des Auslandes regelmäßig und täglich auf unseren Tischen liegen, sondern auch die Kenntniß der solideren Literatur des Auslandes theils unmittelbar, theils mittelbar in immer weitere Kreise des Volkes eindringt und eine allgemeine und immer mehr berichtigte Anschauung über das Leben des Auslandes vorbereitet, die dann durch die erleichterte persönliche Betrachtung vervollständigt wird. Schon ist die öffentliche Meinung des Auslandes nirgends mehr gleichgültig, ein Zeichen von der Achtung gegen Völker jenseits der Gränze. Und verkennen wir es nicht, die Eisenbahnen vermitteln nicht nur mit solcher Leichtigkeit die Durchwande-

rungen, sie erleichtern auch ununterbrochen die Ein- und Auswanderungen. Die Fremde hat einen großen Theil ihrer Schrecken verloren und nirgends ist dem bedrückten oder fortgezogenen Auswanderer der letzte Trost gegen die Zurückbleibenden versagt, daß ja heutzutage „nichts mehr außer der Welt liegt" und daß nicht blos die Trennung, sondern auch das Wiedersehen und die Rückkehr so leicht gemacht ist. Ich möchte diese Thatsache ganz besonders für die in der neuesten Zeit so unendlich gesteigerte Auswanderung in die „ganz weite Welt," nach Nord- und Südamerika und selbst nach Australien geltend machen; denn zweifelsohne darf man doch deshalb, weil wir in anderen Verhältnissen so starke Förderungsmittel der Auswanderung haben, diese allgemeiner verbreitete Kenntniß auch des fernsten Auslandes und die unendlich erleichterte Kommunikation zu und von ihm nicht übersehen. Aber es gilt dasselbe auch für die Auswanderung und Niederlassung innerhalb geringerer Entfernungen. Es wäre eine interessante Arbeit für die Statistik, die Menge der gegenwärtig in den einzelnen Ländern stetig niedergelassenen Ausländer und den fortwährenden Zu- und Abfluß der Einwohner, — nicht der Reisenden — zwischen benachbarten Ländern festzustellen. Sollte man verkennen dürfen, was es heißen will, daß jetzt der Preuße, der Franzose, der Engländer von einem fernen Punkt des Auslandes her in einer leichtern, regelmäßigern, raschern und billigern Kommunikation mit seiner Heimath verbleiben kann, als noch vor dreißig Jahren vielleicht von der Kreishauptstadt des nächsten Bezirks in seinem Vaterlande her? So hat erst die größte Erleichterung des Verkehrs eine, wie es scheint, dauernde und regelmäßige Ausgleichung des am schwersten zu versetzenden ökonomischen Gutes, der menschlichen Arbeitskraft, angebahnt. Denn wie durch die internationale Kommunikation schon längst jede Anhäufung z. B. von Gold und Silber an einer Stelle durch einen besondern Zuwachs verhindert und alsbald wieder eine Ausgleichung in der Vertheilung der Massen bewerkstelligt wird, so erscheint von einem allgemeinen Gesichtspunkte aus die Auswanderung als das Mittel zur Ausgleichung, zur gleichmäßigeren Vertheilung der menschlichen Arbeitskräfte über alle einzelnen Länder, mit welchem Vorgang zugleich auch eine Ausgleichung des Kapitalbesitzes verbunden ist. Damit dieses möglich werde, mußten nicht nur die realen Schwierigkeiten des Umsatzes vermindert werden, sondern es mußten für den Menschen, weil sein Entschluß zugleich von geistigen Motiven abhängig ist, auch die Fesseln des Gemüthes gelös't, die Hemmnisse der Empfindung gebrochen werden. Und dieses Resultat müssen wir den oben hervorgehobenen Wirkungen der Verkehrserleichterung um so entschiedener zuschreiben, als auch die massenhaften Auswanderungen in den früheren Zeiten wenigstens in dem Sinne nur erzwungen waren, als sie von

Schaaren eher hinausgestoßener, als hinausziehender Menschen ausgeführt wurden. Die Ausgleichung, die gleichmäßigere Vertheilung der lokal angehäuften Menschen- und Kapitalmassen über weitere Strecken hin wird — analog wie bei jener Ausgleichung der Preise der Grundstücke und der Lebensmittel durch die Eisenbahnen — an der einen Stelle vielleicht mißlich, als eine Entleerung und Entblößung, empfunden. Die größeren Wirkungen wird aber die doch erst noch fernere Zukunft bringen. Denn es kann kein Zweifel sein, daß jede Ausgleichung in dem Besitz der Arbeits- und der Kapitalkräfte — und natürlich auch schon jede Annäherung zu ihr — die Betheiligung der Territorien an den Erwerbsthätigkeiten der gewerblichen Industrie und des Handels gleichmäßiger macht. Es muß also z. B. in unserer Zeit gerade auch die massenhafte Auswanderung europäischer Arbeits- und Kapitalkräfte nach Nordamerika dieses Resultat beschleunigen, daß die allgemeine Stellung Europa's gegenüber Nordamerika als eines industriellen Kontinentes gegenüber einem Agrikulturkontinent in der bezeichneten Weise geändert wird, wonach dann schließlich vielleicht nicht die Lebhaftigkeit und Stärke des Handelsverkehrs zwischen beiden Erdtheilen, wohl aber die Art der Waarengüter, welche Gegenstand desselben sind, durchgreifend sich ändern wird.

Es darf endlich gewiß nicht übersehen werden, in wie starker Weise die außerordentliche Vervielfältigung des Verkehrs und namentlich des Verkehr mit dem Auslande auf die Ueberzeugungen, die Tendenzen und die Maßnahmen der allgemeinen Staatsgewalten gegen das Ausland und die Regierungen des Auslandes eingewirkt hat. Und wie könnte es anders sein, da doch am Ende die Politik eines Staates sich nicht für die Dauer den Interessen des Landes und dem allgemeinen Entwickelungsgang des gesammten öffentlichen Lebens entgegenwerfen kann. Bedarf es doch auch überall einer Zustimmung der Staatsgewalt für jene Kolonisirung der Kapitalien, für jene Niederlassungen der Industrieunternehmungen von Ausländern. Ist dasselbe doch der Fall, wenn die Schienenwege sich ununterbrochen über die Landesgränze fortsetzen, wenn die natürliche Gränze des Gebirges durchbrochen, der scheidende Strom für die rascheste Kommunikation überbrückt wird. Noch bezeichnender freilich sind die Verträge, welche die Verbindung angränzender Länder durch Eisenbahnen hervorgerufen hat. Einer folgt auf den andern, und sie alle athmen denselben Geist. Nicht nur daß man in geradem Gegensatz zu der früheren Handelspolitik die Gränzen für den Verkehr des Auslandes möglichst zugänglich, die Ueberschreitung derselben möglichst rasch und leicht zu machen sucht, sie zielen auch alle auf eine immer durchgreifendere Gleichstellung des Ausländers mit dem Inländer, sowie aller Verhältnisse, die hüben

und drüben sich verschieden gestalten und dadurch den internationalen Verkehr irgendwie behindern könnten. Wir wollen aus der großen Menge dieser Staatsverträge nur zwei sehr bezeichnende herausgreifen, und zunächst den zwischen Belgien und Holland von 1852, also zwischen zwei Ländern, deren Regierungen früher gegen einander zu einer scharfen Entgegensetzung Ursache genug gehabt und Willen genug bekundet hatten und von denen obendrein die eine, die holländische, ihre entschiedene Vorliebe für die Erschwerung des internationalen Verkehrs so stark bethätigt hatte. Aus diesem Vertrage mögen ein paar Artikel hier einen Platz finden, sie sind für den Geist aller dieser Verträge charakteristisch. Art. 4 heißt es: „Die Spurweite der Verbindungsbahn zwischen Holland und Belgien soll dieselbe sein, wie bei den belgischen Staatsbahnen. Es soll Alles Betriebsmaterial u. s. w. der Art eingerichtet sein, daß die Züge ohne Hinderniß und Schwierigkeit — zugleich über die belgischen Staatsbahnen cirkuliren können. Art. 6: Die Reglements für den Betrieb werden zwischen den beiden Regierungen vereinbart, wobei es Absicht ist, die größtmögliche Uebereinstimmung in dem Betrieb der Bahn auf beiden Territorien zu erzielen. Art. 7: Die Zollformalitäten, welche in Beziehung auf die Transporte zu beobachten sind, die von einem Lande zum andern oder im Transit durch das eine oder andere passiren, werden mit beiderseitiger Uebereinstimmung regulirt werden. In dieser Beziehung darf die Verbindungsbahn nicht ungünstiger gestellt werden, als die Bahnen, welche Belgien oder die Niederlande mit anderen Nachbarstaaten verbinden. Art. 8: Die beiden Regierungen werden durch Verabredung auf das Genaueste die Zahl der täglichen Bahnzüge festsetzen und Vorsorge treffen, daß so viel wie möglich eine Uebereinstimmung mit der Abfahrt- und Ankunftszeit der direktesten Bahnzüge aus Frankreich und Deutschland in Antwerpen erfolge. Art. 9: Für alle Arten des Transports soll der Tarif der Verbindungsbahn der niedrigste und möglichst übereinstimmende in beiden Ländern sein. Art. 10: Es darf kein Unterschied gemacht werden zwischen den Bewohnern der beiden Staaten, sei es für die Transportpreise, sei es für die Abfertigungszeiten, und die von einem Lande zum andern zu bewirkenden Transporte dürfen bezüglich des Preises und der Zeit der Beförderung nicht ungünstiger behandelt werden, als diejenigen Transporte, welche je auf dem eigenen Territorium, ohne dasselbe zu verlassen, stattfinden. Art. 11: die Beförderung der Briefpost erfolgt auf der Verbindungsbahn unentgeldlich und beide Regierungen werden in Uebereinstimmung Maßregeln treffen, um durch dieses Mittel die postalischen Verbindungen zwischen Belgien und den Niederlanden zu beleben und zu vervielfältigen.“ Daneben wollen wir noch einige Bestimmungen aus dem Vertrage stellen, welcher im Juli 1852 zwischen den Bevollmächtigten der

schweizerischen Eidgenossenschaft und dem der großherzoglich badischen Regierung abgeschlossen wurde. Wir wählen diesen Vertrag, weil es bekannt ist, mit welchem Eifer und zumal gegen Deutschland hin gerade die eidgenössische Regierung auf die Wahrung ihrer Hoheitsrechte bedacht ist. Man wird alsbald zugeben müssen, daß dieser wie ähnliche Verträge nur gerade durch die besonderen Eigenthümlichkeiten des Baues und Betriebes von Eisenbahnen herbeigenöthigt sind, und daß auch die bedeutendsten Concessionen von Hoheitsrechten eines Staates an eine Privatgesellschaft eine sehr viel geringere Bedeutung haben, als minderwichtige Concessionen an eine ausländische Staatsregierung. Für die Bedeutung aber der Concessionen dieses Vertrages, welchen die eidgenössische Regierung genehmigte, mögen folgende Bestimmungen selbst sprechen. Es heißt nämlich in Art. 1: „Die schweizerische Eidgenossenschaft, unter ausdrücklicher Wahrung ihrer Hoheitsrechte, — überläßt dem Großherzogthum Baden den Bau der Eisenbahn durch die Kantone Baselstadt und Schaffhausen in der Weise, daß dieselben in ihrer Gesammtheit zwischen Mannheim und dem Bodensee als eine einzige ununterbrochene Hauptbahn fortgeführt werde — desgleichen auch (Art. 9) den ungestörten und unbehinderten Betrieb der auf schweizerischem Gebiet befindlichen Bahnstrecken. Art. 12: Die schweizerische Eidgenossenschaft verzichtet auf den Bezug von Transitgebühren oder sonstigen Auflagen von Personen, Gütern und sonstigen Gegenständen, die auf der Eisenbahn aus dem Großherzogthum Baden durch die Schweiz nach Baden befördert werden, sowie umgekehrt — in analoger Weise — die großherzogliche Regierung auf jene Transitgebühren verzichtet, soweit ihre Stellung zu einem Zollverbande es zuläßt, jedoch ohne Uebernahme einer Entschädigungspflicht. Art. 28: Die großherz. Bahnverwaltung wird bei Besetzung der Dienste für den Betrieb der auf schweizerischem Gebiet gelegenen Bahnstrecken auch auf Anstellung schweizerischer Angehöriger Bedacht nehmen, und die Bahnwärter, sowie die übrigen anderen Bediensteten auf schweizerischem Gebiet vorzugsweise aus Schweizern bestellen. Art. 32: Die Eisenbahn von Haltingen nach dem Bodensee kann zum Transport von deutschen Bundestruppen von badischem Gebiet über schweizerisches Territorium nach badischem Gebiet, sowie von eidgenössischen Truppen von schweizerischem Gebiet über badisches Territorium nach schweizerischem Gebiet jeweils unter bestimmten Bedingungen benützt werden (diese Bedingungen beziehen sich auf: vorhergehende Benachrichtigung; auf die Zahl der mit einem Zuge zu befördernden Truppen; auf eine eventuelle Begleitung durch einen Kommissair; auf die friedliche äußere Haltung der Truppen). Die Taxen, heißt es dabei, welche schweizerischer Seits für Truppentransports zu entrichten sind, sollen in gleicher Weise wie für deutsche Bundestruppen be-

rechnet werden. Diese Truppentransporte können beiderseitig auf dem betreffenden Landesgebiet untersagt werden, wenn dadurch die Neutralität der Schweiz oder des Großherzogthums Baden gefährdet würde. Art. 34: Die großherz. badische Regierung erhält das Recht zur Verbindung der Stadt Lörrach u. s. w. eine Straße auf dem dazwischen liegenden schweizerischen Grund und Boden zu bauen. Die großherz. Regierung führt den Bau dieser Straße ganz auf ihre Kosten aus. Die auf baslerisches Gebiet fallende Straßenstrecke wird sofort — sammt einer Brücke — Eigenthum der Kantonsregierung, welche dagegen verpflichtet ist, badischen Einwohnern deren unentgeltliche Benützung zu gestatten."

Wir wollen es bei diesen zwei Proben aus den internationalen Eisenbahnverträgen, welche in neuerer Zeit abgeschlossen worden sind, bewenden lassen. Sie sprechen für sich selbst genug aus, was es bedeutet, wenn man sagt: der durch die Eisenbahnen unendlich gesteigerte und so sehr beschleunigte Verkehr beseitigt die alten Gränzschranken zwischen den Ländern. Man sieht, es heißt noch weit mehr als: man sucht den Verkehr der Waaren- und Personenzüge auch über die Landesgränzen hin ununterbrochen zu machen und jeden unnöthigen Aufenthalt an dieser Gränze hinweg zu räumen. Nebenbei hat man auch einen besonders starken Beweis zur Hand, daß sich der Zusammenhang zwischen Oekonomischem und Politischem in dem Leben der Völker auf jede Stelle hin erstreckt. Freilich am stärksten tritt zunächst immer die unmittelbare Verkehrserleichterung über die Gränzen hin hervor und wenigstens eine solche Bestimmung, wie sie (1852) in dem Artikel 8 der Additional-Konvention zum Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 1. September 1844 zwischen dem Zollvereine und dem Königreich Belgien für eine Verbindungseisenbahn über die belgisch-preußische Gränze gegeben ist: „man sich auch über die Ermäßigung der Durchgangsabgaben auf dieser Straße verständigen" greift bald überall Platz. Was die Zollschranken für den internationalen Waarenverkehr bedeuten, das sind die Paßschranken für den internationalen Personenverkehr. Auch die letzteren werden, wo sie nicht ganz fallen, wenigstens durch eine Paßkartenkonvention zu erleichtern gesucht; das in der letzten Zeit in den meisten Staaten so rege hervorgetretene Streben, Uebereinkünfte zur Auslieferung entflohener Verbrecher herbeizuführen, zeugt wenigstens auch dafür, wie wenig man gesonnen ist oder darauf geben kann, in dem gewöhnlichen Gang des gegenwärtigen Verkehrs an der Landesgränze eine genügende Ueberwachung des Ein- und Austrittes der Personen durchzuführen.

Wohin wir blicken mögen, es tritt uns in Folge dieser Verkehrsverhältnisse eine engere Verbindung der civilisirten Staaten, äußerlich wie innerlich und aller unter einander entgegen. Es ist eine weit größere Gemein-

schaftlichkeit und Gleichmäßigkeit in den Zuständen wie in den Entwickelungsbahnen des Staats- und Volkslebens bei den gleichzeitig neben einander bestehenden Nationen in Aussicht gestellt. Die allgemeine weltgeschichtliche Bewegung tritt für die Historie immer bedeutsamer hervor und alle ethnographische Geschichtschreibung kann ihre Aufgabe nur auf einem stark erweiterten Fundament lösen.

Es ist an mancher Stelle in unseren Erörterungen von Einflüssen und Wirkungen der Eisenbahnen die Rede gewesen, welche sich erst in einer näheren oder ferneren Zukunft herausstellen würden. Es mag schließlich eines eventuellen Einflusses Erwähnung geschehen, dessen Größe auch da unbegreiflicherweise noch immer viel zu gering angeschlagen wird, wo man es nicht bezweifelt, daß er Gelegenheit finden werde, sich geltend zu machen — wir meinen den Einfluß der Eisenbahnen auf die Kriegführung, die militärische Bedeutung der Schienenwege.

Ich maße mir bei dem Mangel genügender technischer Kenntnisse und Einsichten nicht von ferne eine derartige Besprechung an, welche nur ein militairisch durchgebildeter Schriftsteller zu liefern im Stande ist. Aber manche wichtige Punkte sieht auch der Laie riesengroß vor sich stehen. Je gewisser man aber davon überzeugt ist: es sei auch gerade noch innerhalb der Zustände und Entwickelungsbahnen des modernen Völkerlebens durchaus nicht zu rechtfertigen, auch nur die wirthschaftlichen Dinge ganz auf die Annahme einer ununterbrochenen Dauer des Weltfriedens zu stellen, um so mehr muß man mit Befremden wahrnehmen, wie Weniges und Vereinzeltes — und zumal in Deutschland — bisher über den gewaltigen und bestimmenden Einfluß der Eisenbahnen auf die Kriegführung der Zukunft in der Literatur geboten worden ist und wie geringfügig an den meisten Stellen die Erwägung dieses Einflusses bei der Bestimmung der Tracen angeschlagen wird. Nach dem nächsten Kriege, der uns mit gewaltigen Erfahrungen über die Größe dieses Einflusses überschütten wird, mag es wie räthselhaft erscheinen, daß eine Erscheinung, welche in vielfacher Weise kaum minder bedeutend, wie die Einführung des Schießpulvers in der Kriegführung wirken kann, so wenig Veranlassung zu Vorausberechnungen gegeben hat. Ich lege für die wenigen Betrachtungen, die ich mir, ohne anmaßend zu erscheinen, erlauben darf, einiges Gewicht darauf, wie ihre Wahrheit dadurch bewiesen scheint, daß wir es nur mit Analogien zu den ganz sicheren wirthschaftlichen Wirkungen der Schienenwege zu thun haben, und daß sie durchaus auf die unbezweifelbaren Eigenschaften des einen Transportmittels beruhen. Zuvörderst erinnere ich an jene Eigenthümlichkeit des neuen Transportmittels, daß es gestattet, ganz gewaltige Massen von Personen und Waaren, also auch von Soldaten, Pferden, Waf-

sen, Gepäck, Munition, Lebensmitteln zu gleicher Zeit und in ununterbrochener Einheit der Bewegung weiter zu schaffen. Sie ist hier zum ersten Male für den Landkrieg die Möglichkeit gegeben, nicht nur große Infanterietruppen, sondern auch das für die moderne Kriegführung so wichtige Ensemble von Waffengattungen mit einem Male zu befördern. Diese Beförderung erfolgt mit einer Raschheit und mit einer so vollständigen Erhaltung der Integrität der transportirten Massen, daß ihr gar keine Analogie aus den gesammten früheren Kriegen zur Seite gestellt werden kann. Es muß wenigstens für den geschichtlichen Beobachter als ganz zweifellos erscheinen, daß die Nutzanwendung dieser Wirkungskraft der Eisenbahnen durchaus mit den strategischen Tendenzen der neueren Kriegführung, mit dem Streben, durch die Massenhaftigkeit der in Aktion gesetzten Kriegskräfte, durch die Raschheit der Bewegungen, durch die Concentration aller vorhandenen Mittel zur vollen Wirkung an einer Stelle eine günstige Entscheidung der Kriegskonflikte herbeizuführen, zusammenfällt. Es wird eben auch hier in unserer Zeit eine bereits angedeutete oder entwickelte Richtung durch die Eisenbahnen mächtig gefördert. Die Zusammenstöße der Heere müssen dadurch und auch im Vergleiche zu den stärksten Analogien der früheren Zeit, überhaupt einen größeren und häufig einen kolossalen Habitus annehmen. Bei gleich tüchtiger Benutzung der Schienenwege werden auch auf dem Kriegstheater die Gesetze der Größenwirkungen, die auf allen Gebieten des gereifteren Volkslebens eine so große Rolle spielen, immer ersichtlicher durchschlagen. Wenn nun alle Staaten dieselbe Erleichterung u. s. w. für ihre Kriegführung an dem neuen Transportmittel haben können, so wird von der Richtung und von dem thatsächlichen Besitz der Eisenbahnen Alles abhängig sein. Es ist keine Frage, daß die militairische Bedeutung der Eisenbahnen in den verschiedenen Ländern eine durchaus verschiedene ist. Bei dem ersten Blick auf das französische Netz gewahrt man, daß z. B. von einer centralen Aufstapelung in Paris her, zu welcher hin aller Bedarf an Lebensmitteln u. s. w. von jetzt ab aus großen Entfernungen geführt werden kann, mit Sicherheit und Raschheit nach den verschiedensten Punkten der Landesgränze hin die stärksten Truppenmassen zu Angriff oder Vertheidigung geworfen und von ihnen her wieder zurückgerufen werden können, gerade so, wie es der siegreiche Napoleon auf dem kleinen Territorium der einzelnen Schlacht von seiner Anhöhe herab zu thun gewohnt war. Etwas Aehnliches zeigt sich in Deutschland durchaus nicht und überhaupt nur noch in Rußland, wo sowohl die bereits ausgeführten Linien, als die Entwürfe für die noch zu bauenden Eisenbahnen den militairischen Typus des französischen Netzes wieder erkennen lassen. Je regelmäßiger und lückenloser natürlich sich die

Schienenwege als Radien von dem Centrum des Landes aus gegen die Gränzen hinstrecken, um so mehr wird jene Wirkungskraft derselben und für den Kriegsherrn die Fähigkeit erhöht, gleichzeitig fast jeden Punkt der feindlichen Gränze bedrohen zu können. Wir machen im Vorübergehen darauf aufmerksam, wie wir hier fast durchgängig die besonderen Eigenthümlichkeiten, welche durch die Wasserstraße und das Schiff bisher nur für die Kriegskraft einer Seeflotte gegeben waren, durch die Eisenbahnen auch für die Kriegführung auf dem festen Lande heimisch gemacht sehen, also eine Erscheinung, die wir auch hinsichtlich der Transportleistungen der Eisenbahnen für den friedlichen Verkehr der Güter und Personen gegenüber den Leistungen des Handelsschiffes für den Seetransport constatirt haben. Man hat in den letzten Jahren schon hinlängliche Beweise gewonnen, in welchem Umfange die Eisenbahnen als Transportmittel für die Zwecke der Kriegsführung dienen können. Die stärksten Nutzanwendungen hat Rußland gemacht, dem man es ja in Allem ansieht, wie es neben der friedensseligen Welt in der Mitte und im Westen Europa's ununterbrochene Studien und Uebungen für den Krieg macht, und daß es jede Form, jede Lebensregung der Kultur auf ihre Kriegstüchtigkeit hin ansieht und abschätzt. Ganz in dem Geiste des alten von der Eroberung lebenden Rom, welches zuerst nicht Handelsstraßen, sondern Kriegsstraßen baute, auf denen sich dann der Verkehr zurechtsetzen mußte, hat der russische Kaiser in dem Streite über die beste Linie zwischen Petersburg und Moskau durch die Zeichnung eines geraden Striches zwischen beiden Städten, den sich der Kriegsmann gerade durch alle Sümpfe und Moräste hindurchwünschen mußte, entschieden und jeder neuen Linie die Brauchbarkeit für den Krieg als erste Bedingung vorgeschrieben. So geht auch der Bau der großen Wagen mit Plattformen für den Transport der Soldaten und des Kriegsmaterials der Beschaffung des Betriebsmaterials, ja dem Bau des Bahnkörpers voran. Auf 24 jener Plattformen konnte z. B. am 17. Juni eine ganze Infanteriedivision von Moskau nach Petersburg zugleich befördert werden — nicht lange, so wird von dem russischen Centrum in Moskau aus sich das erste Paar von Radien gegen das westliche und südwestliche Europa nach Warschau und nach Odessa hin strecken. Die außerordentliche Erleichterung eines schnellen und massenhaften Transportes von Truppen und Kriegsmaterial jeder Art kommt natürlich nicht nur in Betracht für die concentrirte Wirkung aller in Aktion gesetzten Truppen zu Vertheidigung oder Angriff, sie verkleinert auch die Schwierigkeit und die Dauer der oft so kostbaren Zeitfrist, mit welchen eine erste Ansammlung aller aufzubringenden Kriegskräfte möglich gemacht werden muß. Kein Staat hat ja doch zu jeder Stunde das ganze Maß seiner Kriegskraft in Bereitschaft. Auch für diese Leistung ist der militairische Nutzen

der Eisenbahnen in den einzelnen Ländern ein durchaus verschieden großer und diese Verschiedenheit hängt keineswegs allein von der Richtung der Trace ab. Wir können das Maß für dieselbe überhaupt in diesem Satze formuliren: der militairische Nutzen der Eisenbahnen ist ja für ein Land verhältnißmäßig ein so großer, je größer die summarische Gesammtkraft des Staates ist, wenn sie auf einen Punkt concentrirt in Wirksamkeit gesetzt wird; ferner je ausgedehnter das Territorium, je dünner und verstreuter die Bevölkerung, je entlegener überhaupt alle Quellpunkte von einander sind, aus denen der Kriegsführer seine Mittel zusammentreten lassen muß. Es ergiebt sich auf der Stelle, daß kein Staat in Europa existirt, der einen gleich großen Nutzen von den Eisenbahnen für die Kriege hätte, wie Rußland. Ein Franzose hat geistreich bemerkt: Les distances sont les fléaux de la Russie — sehr richtig ebendeshalb hat es von dem Transportmittel, welches die trennende Macht der räumlichen Entfernungen aufhebt oder mindert, den größten Vortheil. Wie könnte man übersehen, daß nicht blos nicht ein Land wie Belgien, wie die Schweiz, nein auch nicht ein Land wie Frankreich, wie Oesterreich einen gleich großen Kriegsnutzen von den Eisenbahnen gewinnen kann. Für alle diese Länder ist die Größe der trennenden Räume ungemein kleiner, sie alle konnten früher sowohl eine totale wie eine partielle Concentration alles Kriegsmaterials und der Heereskräfte viel leichter bewerkstelligen, ja sie hatten die letztere wenigstens zur Vertheidigung von vorn herein schon an ihrer dichteren Bevölkerung. In der That, die Eisenbahnen geben der russischen Kriegsmacht urplötzlich einen gewaltigen Zuwachs und ohne irgend eine anderweitige Anstrengung. Man kann keinen Punkt einem anderen näher bringen, als in die unmittelbarste Nachbarschaft; mit der Vergrößerung der Entfernungen wächst die Annäherungsfähigkeit: die Verringerung der Entfernungen innerhalb des kleineren Rayon hat das große Land mit dem kleineren gemeinsam, die der größeren Entfernungen nützt ihm allein. Und der Gebietsinhalt des äußeren Kreises in concentrischen Ringen, von denen aus eine Annäherung stattfindet, wächst im Quadrat der Zunahme der geradlinigen Entfernung. Was an sich nahe zusammengerückt ist, braucht nicht, vermag aber auch nicht mit den Vortheilen der beseitigten Entfernungen eine neue Acquisition zu machen; der dünner bevölkertere, extensiv größere Staat erhält einen Vortheil, den der dichtbevölkerte kleinere nie bedeutungslos ansehen muß. Es kann nur einen mächtigen Eindruck in unserem Herzen machen, daß fast jede und auch diese wunderbarste aller neueren Erfindungen der germanischen Kultur für den Segen des friedlichen Verkehrs in dem Kriegsdienste des Ostens eine Gestalt gewinnt, die wie mit dämonischer Ge-

walt jedem unserer Blicke in die Zukunft sich bereit entgegenwirft. Wie es scheint, hat Rußland nicht nur unter allen Staaten am entschiedensten und klarsten die militairische Wichtigkeit der Eisenbahnen für jeden zukünftigen Krieg herausgefühlt, es hat auch allem Anschein nach die bestimmtesten Ueberzeugungen über Detailfragen. Ich habe es nur von dem kriegsinnenden Rußland erwähnt gefunden, daß es, selbst ehe noch die Linie nach Warschau hin mit Schienen belegt ist, schon Befestigungen zum Schutz der Eisenbahnlinie aufwirft. Ich wage es, vor dem Urtheil des Kriegsmannes die Meinung zu begründen, daß hier Rußland im geraden Gegensatz zu den Maßnahmen der übrigen Staaten ein richtiges Mittel für die Erfordernisse des zukünftigen Krieges anwendet. Noch jede bedeutende Umgestaltung des Kriegswesens hat eine bedeutsamere Umgestaltung in dem Befestigungswesen selbst, wie in der Taktik der Belagerungen und Vertheidigungen hervorgerufen oder vielmehr natürlich genug mit sich gebracht. Ich weiß nicht, ob es zu viel gesagt ist, wenn ich behaupten möchte, durch die Errichtung der Eisenbahnen und ihre Verwendungsfähigkeit für Kriegszwecke wird die Bedeutung der bestehenden Festungen nicht unähnlich alterirt werden, wie die Bedeutung der mittelalterlichen Festungsbauten durch die Erfindung und Anwendung des Schießpulvers. Ich glaube, es ist schon überhaupt für die neuere Kriegführung die große und entscheidende Bedeutung des Besitzes wichtiger Festungen in eigner oder feindlicher Hand sehr merklich vermindert worden. Wenigstens sind einige klassische Beispiele von größten Erfolgen eines Kriegszugs vorgekommen, welcher durch die Festungsreihe hindurch oder an wichtigen Festungen vorüber auf das Centrum der feindlichen Kriegsmacht auf freiem Felde lossteuerte. Nun vergegenwärtige man sich die ungemeine Erleichterung, welche der Eisenbahntransport zu einem Zuge in das Herz des Landes, zu einer Hauptstadt, auf dieses oder jenes Blachfeld gewährt, und wie außerordentlich geringer das Bedürfniß, die Kommunikation nach rückwärts hin aufrecht zu erhalten, für eine Aktion werden muß, welche zu einem großen Schlage entschlossen ist. In der That, fast Alles muß ja der Besitz der Eisenbahnen entscheiden und zumal der Besitz der Verbindungsbahnen zwischen Inland und Ausland. Ich möchte sagen für die Zukunft, wie sie sich jetzt absehen läßt, werden die Festungen — in dem Sinne, wie man von Brückenköpfen redet — vornämlich als Eisenbahnenköpfe zu dienen bestimmt werden; alle Hauptbefestigungen eines Landes werden ihren naturgemäßen Standort entlang der Trace der Eisenbahnen, an ihren Anfangs- und an ihren Knotenpunkten finden. Während Rußland, wie es scheint, dieser Kriegspolitik schon jetzt mit Bewußtsein zusteuert, hat in den übrigen Staaten Europa's der friedliche und unbefangene Sinn, um nur den im Kriege so leicht möglichen Schaden von den Adern des Friedens-

verkehres fern zu halten, die Eisenbahnen principiell gerade überall aus dem Rayon der Festungen fern gehalten. Die Privatunternehmer aber haben die genügende Ferne von jedem möglichen Kriegsschauplatz um so entschiedener aufgesucht, als ihnen selbst alle Schädigungen des Angriffs wie der Vertheidigung zufallen sollen. Aber wie wird um die Eisenbahnen herum das erste Kriegsgetümmel der Zukunft hin und herwogen und wie viel früher als um die größten und bedeutungsvollsten Festungen! Die Festungen, welche den Transport auf den Eisenbahnen nicht beherrschen, werden ebenso wenig den Ländern zur Vertheidigung nützen, als Festungen am offenen Meeresstrande die Küsten schützen gegen den Angriff der Kriegsschiffe. Ich will keinen Schritt weiter einen Gegenstand verfolgen, als ich klar und bestimmt zu sehen glaube; möge ein kundiger, sein Vaterland liebender Mann eine improvisirte Heeressäule auf ihrem Marsche, bei jeder ihrer Bewegungen verfolgen und zeigen, wie sich das Kantonnement, die Verpflegung, Alles, Alles vor der letzten Entscheidungsstunde der Schlacht von jetzt ab ändern muß, und welche Rolle von nun an der Minutenzeiger, die Pferdekraft und die Zahl der Lokomotiven ausüben wird. Möge man nicht müde werden zu bedenken und zu berechnen, auszuführen und einzuüben, was der erste kriegerische Kanonenschuß der Zukunft so nothwendig, so unmittelbar wie seinen Feuerblitz und Schall mit sich bringen muß. Möge man beherzigen, wie Vieles andererseits von Demjenigen, was jetzt mit starkem Aufwand von Kosten und Zeit eingeübt und vorgesehen ist, seine ganze Bedeutung oder doch den größten Theil derselben verloren hat. Germane, Germane caveto! Natürlich läßt sich auch für die Kriegführung der Zukunft der Parallelismus der Leistungen der Dampfboote und der Eisenbahnen erkennen. Auch die nächsten Seekriege werden eine ganze Reihe neuer Erfahrungen beibringen und sich in veränderter Gestalt vollziehen. Die Kriegskräfte, welche zur Schlacht geführt werden sollen, haben eine viel beschleunigte und leichtere Bewegungsfähigkeit; die strategische und die faktische Berechnung ist unabhängiger von den Widerständen der Elemente und von den Verhängnissen des Zufalls; die Concentration u. s. w. wird rascher und bequemer erfolgen; ihre Massen können weit beträchtlicher sein. Ueber alle diese Dinge aber breiten sich weit rascher entschiedene Ueberzeugungen aus, weil die Kriegsmarine, wenigstens zum Theil, fortwährend auf Uebungszügen sich befindet. Zahlreiche Probefahrten mit Kriegsdampfern gaben allmälig ziemlich sichere Anhaltspunkte für eine Berechnung wenigstens über einzelne Fragen eines zukünftigen Seekrieges. Wir verweisen beispielsweise auf die Resultate einer Probefahrt zweier französischer Schraubendampfschiffe am Ende 1852, des „Napoleon," welcher 850 Pferdekraft, und des „Charlemagne," welcher deren 450 im Dampfkessel besaß. Gegen einen scharfen Wind machte der „Char-

lemagne" mit einem Linienschiff im Schlepptau $6^2/_5$ Knoten und mit zweien $4^1/_2$. Der „Napoleon" machte mit Anwendung von 7 seiner 8 Dampfkessel mit 3 Linienschiffen im Schlepp $4^1/_2$ Knoten, mit zweien $9^1/_2$!

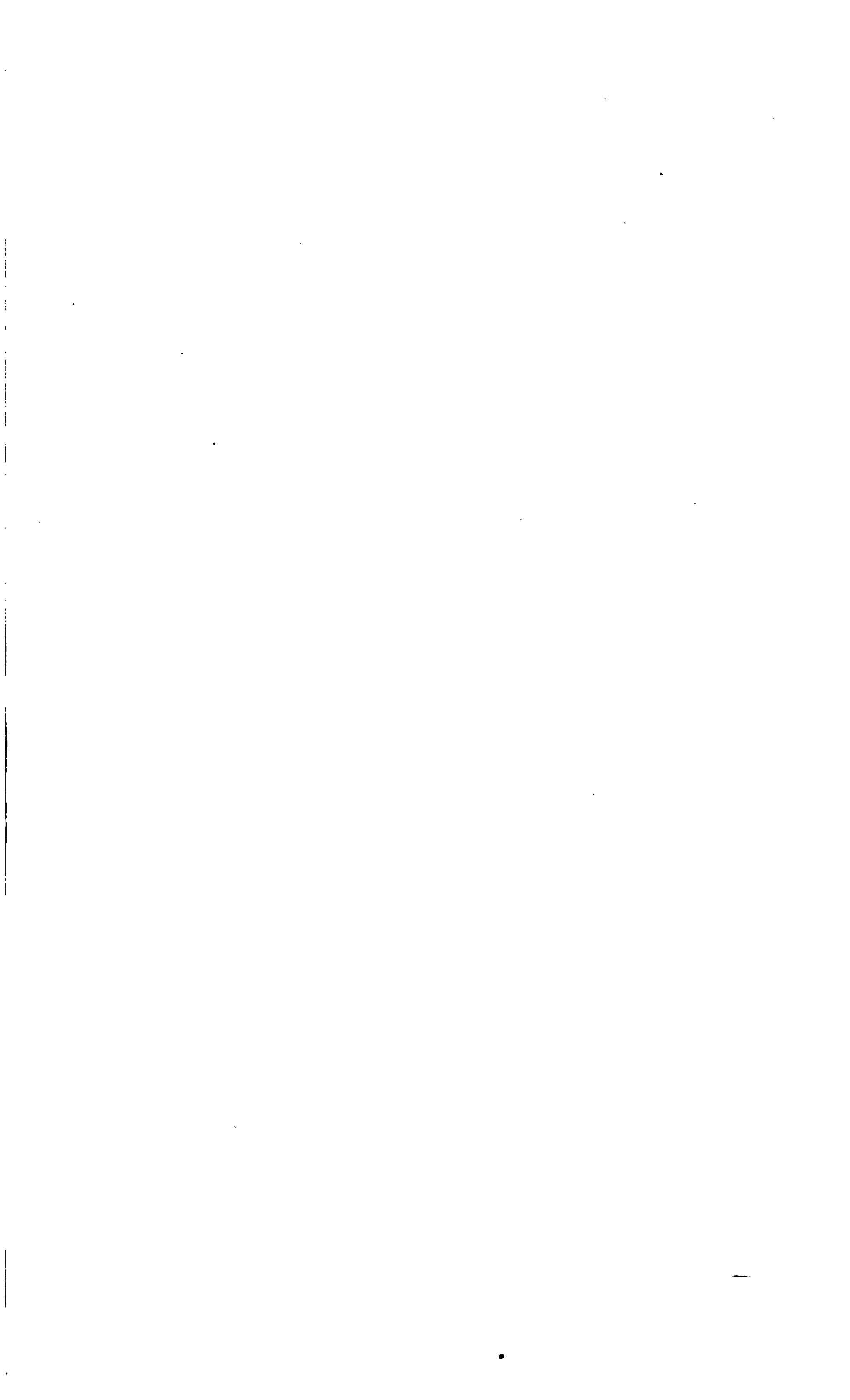
Bei einem flüchtigen Rückblick auf die Vertheilung und Ausdehnung des behandelten Stoffes erkenne ich, wie ich unwillkürlich den Eindrücken des Lebens nachgebildet habe. In den Vordergrund und in der Weite und Breite der nächsten Aussicht die Segnungen des Friedens, in der Ferne an einzelnen Punkten des letzten Horizontes drohende Kriegswetter mit ihrer unheimlichen Fülle von Zerstörungskräften. Kehren wir den letzten Blick von ihnen ab. Ist es doch immer so gewesen, daß jeder Fortschritt der Kultur die Mittel und das Feld der Zerstörung zugleich größer gemacht hat. Immer liegt der Mißbrauch und der falsche Gebrauch dicht neben dem Guten und Rechten. Schon das erste Messer, mit welchem der Winzer die Rebe gedeihlich schnitt, die erste Sichel, mit welcher der Mäher die Fruchtähren rascher und müheloser legte, war auch eine weit sicherere und raschere Mordwaffe, als die Faust des leidenschaftlich Ergrimmten. Und wenn wir nur nicht an der Vernunft des Menschen verzweifeln, so müssen wir uns doch eingestehen: gerade das größere Unheil, welches ein zukünftiger Krieg mit sich bringen wird, muß doch auch ein mächtigeres Motiv sein, daß der Krieg nur um wahrhafte Lebensfragen der Völker hereinbrechen und als das wirklich letzte und äußerste Mittel zur Anwendung kommen wird. Auch der Krieg ist ja nur eine bestimmte Art des Verkehrs der Völker unter einander, es ist der Verkehr, welcher die Zerstörung und die Vernichtung des Lebens und der Besitzthümer Anderer sich zum Zwecke setzt und die auch zum Zerstören und Vernichten geeignete Macht der ökonomischen Güter und Kräfte zur Wirkung bringt. Der Verkehr im gewöhnlichen Sinne des Wortes will die geistigen und physischen Bedürfnisse durch gegenseitige Mittheilung befriedigen, er will nehmen und geben, ja er giebt Jedem mehr, als er Jedem nimmt. Weil die Transportmittel zum Zweck haben, diesem Verkehr zu dienen, so ist jede Verbesserung der Transportmittel dazu bestimmt, diesem Zwecke umfassender und besser zu dienen, alle Hemmnisse, die sich der Erreichung dieses Zweckes entgegenwerfen, gründlicher und mit leichterer Mühe zu beseitigen. Möge aber doch endlich zumal Jeder, der gern und ausschließlich seine nachdenklichen Blicke auf die geistigen und sittlichen Entwicklungen und Zustände in dem Leben der geschichtlichen Menschheit wirft, den Wahn in sich abthun, welcher jene kurzsichtige Geringschätzung des ökonomischen Lebens der Völker überhaupt und insbesondere auch der

Transportmittel für den Verkehr und jedes großen Fortschrittes in denselben noch heute unter ganzen Klassen aufrecht erhält. O im Gegentheil! Würde es möglich sein, die an ganz vereinzelten Punkten wol einmal vorkommende Ertheilung von Patenten für neue wissenschaftliche Entdeckungen zu einem Schutz- und Prohibitivsystem für die nationalen Errungenschaften des geistigen Fortschrittes im Allgemeinen und für die Dauer wirksam zu erweitern, so würden daraus zweifelsohne unmeßbar größere Folgen für das gesammte und gerade auch für das wirthschaftliche Leben der Völker hervorgehen, als durch die Erschwerung oder Verhinderung des internationalen Verkehres mit materiellen Sachgütern. Aller Verkehr wirkt ununterbrochen auch auf die Fortbewegung und Entwicklung in den geistigsten Spitzen des Menschenlebens und durch jede Erleichterung des Verkehrs, also durch jede Verbesserung der Transportmittel, vollzieht sich die Kommunikation der Produkte der erfindenden und erkennenden Geisteskräfte immer leichter und in immer weiteren Kreisen. Hier liegt nicht nur die völkergeschichtliche und menschheitliche Bedeutung der Schienenwege, hier liegt die Bedeutung der Eisenbahnen für die menschliche Natur. Und bedenken wir, auch die unmittelbarste Wirkung der Eisenbahnen begleitet das allerhöchste Ringen und Streben des Menschen, sein Streben nach dem Uebermenschlichen. In der innersten Natur des Menschen liegt ein nie rastender Trieb, eine unermüdliche Sorge, das individuelle, endliche und beschränkte Dasein in das Unendliche hinein auszudehnen, zu einem unbeschränkten zu erweitern, ein Trieb, eine Sorge, an deren mannigfaltige Wirkungen alle wahre Weiterentwicklung im Einzelnleben, wie im Völkerleben geknüpft ist. Die Schranken, welche das individuelle Leben des Menschen zu einem endlichen und eng begränzten machen, liegen in den Bedingungen der Zeit und des Raumes. Die Kräfte der menschlichen Natur reichen ihrem Wesen nach nicht dazu aus, diese Schranken gänzlich zu beseitigen. Aber jeder Vorschritt, jede Annäherung auf dieses Ziel hin verringert die Macht derselben und bereitet dem menschlichen Geiste den menschenwürdigsten Triumph, die Schranken seiner endlichen Natur erweitert zu haben.

Zur Stunde sind es die Eisenbahnen, durch welche nach diesem Ziele hin der schaffende Geist des Menschen das Größte errungen hat.



Druck von M. Bruhn in Braunschweig.




HE1031
K5
193839
Knies

